

APROPIACIÓN DE TECNOLOGÍAS EN UN CONTEXTO DE CONFLICTO: EL USO DE
BA TAXI Y LA INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE TAXIS DE
LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

A thesis
submitted to the Faculty of the
Graduate School of Arts and Sciences
of Georgetown University
in partial fulfillment of the requirements for
the degree of Master of Arts
in Development Management and Policy

Por
Lic. Juan Manuel R. García

Buenos Aires, Argentina
Junio de 2022

Copyright 2022 por Juan Manuel R. García
Todos los Derechos Reservados

APROPIACIÓN DE TECNOLOGÍAS EN UN CONTEXTO DE CONFLICTO: EL USO DE BA TAXI Y LA INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE TAXIS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Lic. Juan Manuel R. García
Director de Tesis: Dr. Juan Manuel Del Nido

RESUMEN

En 2016, a la llegada de Uber y otras plataformas de transporte digital a la Ciudad de Buenos Aires, había en la ciudad cerca de 38 mil licencias habilitantes para el ejercicio del servicio de taxi. Se trata de un servicio público regulado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desde 1942. Como sucedió en otras partes del mundo, la llegada de las plataformas estuvo marcada por la conflictividad. A partir de ese momento, los taxistas, a través de sus organizaciones tanto de propietarios como de choferes, comenzaron una estrategia de resistencia y presión que tuvo lugar en la calle, en la justicia y en las puertas de las oficinas del gobierno. En estos espacios de reclamo, una de las principales demandas fue la creación de una aplicación digital para incorporar a su trabajo. En respuesta, El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires creó la aplicación BA Taxi, que permite a los pasajeros solicitar taxis desde su teléfono móvil.

Esta investigación busca analizar los alcances de la medida tomada por el Gobierno para dar respuesta a los reclamos de los taxistas, a cinco años de su lanzamiento. Para analizar los alcances, se implementará la perspectiva de apropiación tecnológica, dado que permitirá entender en qué medida los taxistas incorporaron la aplicación no sólo a su labor diaria, sino al universo de pertenencia en el que desarrollan sus actividades, que tiene valorizaciones y prácticas arraigadas.

Palabras Clave: apropiación tecnológica, transformación digital, plataformas, taxis

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	5
Un nuevo escenario para los taxis en la Ciudad de Buenos Aires.....	5
Propósito de esta investigación.....	6
Estructura de la Tesis.....	7
CAPÍTULO 1: PLATAFORMAS, TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y APROPIACIÓN TECNOLÓGICA: DETERMINANTES PARA EL USO DE TECNOLOGÍA.....	9
Aproximaciones socioculturales al concepto de Apropiación Tecnológica.....	10
Las plataformas digitales como intermediarias.....	14
Situación del trabajo de plataformas en la Argentina.....	16
El caso de Uber en la Ciudad de Buenos Aires.....	17
Incorporación de Tecnologías de la Información en el GCBA.....	18
CAPÍTULO 2 - EL TAXI EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.....	21
Creación y características de BA Taxi	25
CAPÍTULO 3: LOS TAXISTAS FRENTE A LA APROPIACIÓN DE BA TAXI.....	33
Metodología de Trabajo.....	33
Etapa 1: sondeo preliminar.....	35
Etapa 2: Entrevistas semiestructuradas.....	39
Método de Selección de participantes.....	39
Perfil descriptivo de los participantes seleccionados.....	40
Análisis de los resultados de las variables de investigación.....	43
Vinculación con otros taxistas e incorporación de redes sociales.....	45
Uso de BA Taxi e incorporación de tecnología a la metodología de trabajo de preferencia.....	47
Uso de BA Taxi.....	48
Uso de otras aplicaciones.....	50
CONCLUSIONES.....	53
BIBLIOGRAFÍA CITADA.....	56
ANEXO 1 - PUBLICACIONES EN GRUPOS DE FACEBOOK ANALIZADAS.....	63
ANEXO 2 - PEDIDOS DE ACCESO A LA INFORMACIÓN ANALIZADOS.....	75

INTRODUCCIÓN

Un nuevo escenario para los taxis en la Ciudad de Buenos Aires

El último día de mayo de 2016, Héctor recibió un correo electrónico firmado por el Secretario de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires de manera sorpresiva. Héctor es un taxista de la Ciudad y, durante esos días, vive momentos de tensión junto a sus compañeros y colegas de trabajo por la reciente llegada de la plataforma de transporte Uber, que amenaza con convertirse en una seria competencia para su fuente de ingresos. En su correo, con un tono cercano, el Secretario quiere contarle a Héctor, que “ante el avance de Uber, que intenta brindar servicios de transporte ilegal sin autorización, desde el Gobierno de la Ciudad estamos tomando todas las medidas necesarias para cuidarte y proteger tu trabajo” (La Nación, 2016).

Además del desarrollo de puntos de control vehicular y la toma de acciones judiciales, algo esperable para contrarrestar una situación de ejercicio ilegal del transporte público, el Secretario Méndez plantea en su carta que el gobierno tomará una acción adicional: “Además, para generar más competitivo el sistema [...] estamos desarrollando BA Taxi, una aplicación disponible para *smarthphones* que le brindará mayores facilidades al chofer y al usuario”. Unos párrafos más abajo, el correo cierra: “Te mando un abrazo”.

El tono conciliador y la comunicación directa utilizada por el Gobierno de la Ciudad no es casual. La llegada de Uber a la Ciudad de Buenos Aires estuvo marcada por la conflictividad. Mientras un productor televisivo transmitía en vivo el primer viaje de la plataforma en el país, en abril de 2016, distintas agrupaciones de taxistas realizaban cortes de calles en veinticinco puntos de la Ciudad (Infobae, 2016). A partir de ese momento, los taxistas, a través de sus organizaciones tanto de propietarios como de choferes, comenzaron una estrategia de resistencia y presión que tuvo lugar en la calle, en la justicia y en las puertas de las oficinas del

gobierno. En estos espacios de reclamo, una de las principales demandas fue la creación de una aplicación digital para incorporar a su trabajo.

El origen de la aplicación BA Taxi, como emergente de un escenario de conflictividad, es uno de los motivos de interés para esta investigación. Es difícil encontrar una aplicación digital para el uso de transporte cuyo origen esté tan ligado a un escenario de presión como BA Taxi. También es difícil encontrar demandas sociales donde la creación de una aplicación sea un aspecto central. Sin embargo, eso sucedió con BA Taxi.

A la llegada de Uber y otras plataformas de transporte digital a la Ciudad de Buenos Aires, había poco más de 38 mil licencias habilitantes para el ejercicio del servicio de taxi. Se trata de un servicio público regulado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desde 1942. Los taxis, autos negros con sus techos amarillos, son una figura repetida en las postales de la Ciudad. Se puede afirmar que son un actor emblemático de su historia.

Propósito de la investigación

Esta investigación busca analizar los alcances de la medida tomada por el Gobierno para dar respuesta a los reclamos de los taxistas. Para analizar los alcances, considero que la perspectiva de apropiación tecnológica es la más adecuada, dado que permitirá entender en qué medida los taxistas incorporaron la aplicación no sólo a su labor diaria, sino al universo de pertenencia en que desarrollan sus actividades, que tiene valorizaciones y prácticas arraigadas.

En este sentido, la pregunta que guía este estudio es la siguiente: ¿Cuál fue el alcance de BA Taxi para los taxistas de la ciudad, en tanto respuesta del Gobierno frente al conflicto suscitado por la llegada de las plataformas digitales de transporte?

Esta pregunta general será analizada mediante los siguientes objetivos de investigación. Los mismos entienden al “uso” de tecnología en tanto resultado de un proceso de apropiación social de la tecnología (Benítez Larghi, 2013).

- Analizar en qué medida el uso de la plataforma BA Taxi fue incorporado al trabajo diario de los taxistas.
- Analizar el perfil de los taxistas de la Ciudad en la actualidad y delinear su situación a la llegada de las plataformas.
- Analizar la correlación entre el uso o rechazo de la aplicación según el uso de tecnología en general por parte de los taxistas.
- Identificar variables relativas al perfil demográfico y social de los taxistas que puedan incidir en el uso o rechazo de la aplicación tales como edad, género, si son propietarios o choferes, antigüedad en la profesión.

Dada la dificultad para encontrar bibliografía sobre la temática, se establecen los siguientes objetivos complementarios:

- Analizar la situación del taxi en la Ciudad de Buenos Aires en función a datos de series históricas.
- Analizar las características institucionales y la infraestructura de BA Taxi

Estructura de la Tesis

Este trabajo de investigación se estructura en tres capítulos y un apartado de conclusiones. El Capítulo 1 dará cuenta de la producción académica sobre Apropiación Tecnológica, con miras a su uso operativo en todo este trabajo de tesis. Respecto de las Plataformas, se analizarán sus características y los efectos de la llegada de Uber a la ciudad. Respecto de los condicionantes establecidos por el Gobierno, analizaré la creación de la aplicación BA Taxi en sí misma y en el contexto de las políticas de transformación digital del GCABA.

Durante el Capítulo 2, se analizará uno de los elementos más importantes para la investigación de los procesos de apropiación tecnológica: el contexto y el universo de

pertenencia de los actores investigados, en este caso, los taxistas de la Ciudad. Luego, en un segundo apartado dentro de ese mismo capítulo, se analizará en detalle la aplicación BA Taxi, sus funcionalidades y su vínculo con los taxistas.

Durante el Capítulo 3 se profundizará en la estrategia de abordaje del trabajo de campo, el cual tiene dos etapas. La primera, una etapa de sondeo preliminar, donde se tuvieron conversaciones informales con taxistas en el transcurso de distintos viajes realizados por el tesista. Durante esta etapa, también se siguió la actividad en redes sociales de dos grupos de Facebook en particular: Bataxistas y Taxistas Unidos CABA. La segunda etapa consistió en el desarrollo de un cuestionario que guio las entrevistas semiestructuradas que se mantuvieron con 15 taxistas en la Ciudad de Buenos Aires y que permitieron alcanzar hallazgos que serán descritos en la sección correspondiente. En ambas etapas, el objetivo fue establecer patrones de uso y apropiación de tecnologías por parte de los taxistas entrevistados. En este Capítulo se presentarán los resultados de las entrevistas en función de las variables analizadas.

Por último, en el apartado de Conclusiones, se analizarán los resultados de las entrevistas a la luz de la bibliografía sobre apropiación tecnológica y se propondrán futuras líneas de investigación en función de los hallazgos de la Tesis.

CAPÍTULO 1 - PLATAFORMAS, TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y APROPIACIÓN TECNOLÓGICA: DETERMINANTES PARA EL USO DE TECNOLOGÍA

Poco a poco y de forma constante, la tecnología digital se consolida como la mediadora entre nuestras necesidades cotidianas y la posibilidad de satisfacerlas. En mayor o menor medida, en las ciudades, son pocos los grupos humanos que se muestran impermeables frente a esta situación. Pero la penetración de la tecnología en nuestra vida cotidiana no se da de forma lineal y pasiva. En la actualidad, podemos afirmar que este proceso está determinado por tres grandes factores.

Por un lado, los condicionantes generados por las empresas de plataformas digitales. Como veremos, su modelo de negocios predominante, basado en la recolección y análisis de datos, produjo aplicaciones que en pocos años lograron una presencia influyente en mercados tradicionales, como el de los taxis o el hotelero. El segundo condicionante son los procesos de transformación digital que transita el sector público. La creación de herramientas basadas en la tecnología digital para gestionar trámites y servicios modificó la forma en que nos vinculamos con el Estado y los servicios públicos. Por último, desde un aspecto central para este trabajo, podemos afirmar, siguiendo a Winocur (2009), que un tercer gran condicionante es el uso que le damos a una tecnología según las pautas y procedimientos del contexto social en que desarrollamos nuestras actividades. Se trata de los procesos de apropiación que transitamos, atravesados por el vínculo conflictivo y multidimensional que mantenemos con la tecnología, en función de los universos simbólicos de pertenencia en los que nos desenvolvemos.

Estos tres determinantes son centrales a la hora de analizar BA Taxi como tecnología en sí misma, desarrollada por el Gobierno, dado el rol que tiene en el trabajo de los taxistas y en el conflicto con las plataformas. A continuación, analizaré en detalle cómo operan estos determinantes. Comenzaré con una descripción que dé cuenta de la producción académica

respecto de las concepciones de Apropiación Tecnológica, con miras a su uso operativo en todo este trabajo de tesis. Respecto de las plataformas, especificaré sus características y analizaré los efectos de la llegada de Uber a la ciudad. Respecto de los condicionantes establecidos por el Gobierno, analizaré la creación de la aplicación BA Taxi en sí misma y en el contexto de las políticas de transformación digital del GCABA. El análisis de estos tres determinantes permitirá construir las bases para el análisis realizado en el trabajo de campo y la operacionalización de las variables del análisis que presentaré en el próximo capítulo.

Aproximaciones socioculturales al concepto de Apropiación Tecnológica

Durante la década de 2010, en América Latina, los estudios sociales de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs) mostraron un viraje en su mirada (Hadid, 2017). Hasta ese momento, tuvo predominancia el análisis de la brecha digital en términos de acceso a la tecnología por parte de distintos grupos sociales, con principal interés en los grupos más desfavorecidos (Benítez Larghi et al., 2013). En la región, algunos trabajos representativos de este enfoque pueden ser los de Galperín y Mariscal (2007) o Barrantes (2007), participantes del proyecto Diálogo Regional Sobre la Sociedad de la Información (DIRSI), y quienes siguieron una línea comenzada en parte por los estudios de Di Maggio y Hargittai (2001) y Van Dijk (2008).

En América Latina, como resaltan Hernández Razo y López Sandoval en su revisión de la literatura sobre el tema (2019), la agenda de los estudios de apropiación tecnológica, durante mediados de la década de 2010, prestó gran atención al contexto de las escuelas donde se implementaron programas de equipamiento de dispositivos digitales y conectividad, principalmente con la provisión de computadoras portátiles por parte del Gobierno. El análisis realizado por Hernández Razo y López Sandoval (op. cit.) es detallado, y resalta distintos niveles de análisis para esta etapa de transición. Según afirman, las líneas de investigación mostraron interés por la apropiación de los dispositivos “utilizados por parte de los docentes

(Fernández, 2017; Ortiz, 2013), por parte de jóvenes de sectores populares (Lemus, 2017) y de clases medias (Benítez Larghi, Lemus y Welschinger, 2014), así como la apropiación, en el ámbito institucional, de las TIC en escuelas de distintos niveles educativos (Cano y Vaca, 2013; Lengua, 2016; Zanotti y Arana, 2015)” (las referencias de la cita corresponden a Hernández Razo y López Sandoval, op. cit.). Todos ellos realizan sus análisis desde perspectivas socioculturales, basados en los trabajos pioneros de la Doctora en Ciencias Antropológicas Rosalía Winocur, donde se destaca el artículo “Internet en la vida cotidiana de los jóvenes”, publicado en 2006, y el libro “Robinson Crusoe ya tiene celular: La conexión como espacio de control de la incertidumbre”, publicado en 2009.

Winocur, en el libro citado (2009, p. 15), afirma que la apropiación de un artefacto digital, en ese caso en referencia al teléfono móvil, “siempre se produce en espacios cotidianos situados en el hogar, el trabajo, la escuela, el transporte público, el cibercafé, el cine, la calle, etc., siempre en relación con otros cercanos y conocidos, y siempre en alteridad con los otros extraños y desconocidos, aunque unos y otros estén físicamente ausentes”. Esta afirmación es de suma importancia para la presente investigación de tesis, dada su referencia a la producción de sentido hacia un artefacto digital en espacios como el trabajo, en relación con un grupo social de pertenencia. Luego, afirma Winocur, según el abordaje propuesto en el libro citado, “los sujetos —la gente común y corriente—, no son abordados al margen de las situaciones donde hacen uso de las tecnologías, sino en una relación compleja, conflictiva y multidimensional con sus entornos afectivos, laborales, formativos y recreativos, ni al margen de sus deseos, miedos y aspiraciones, anclados en diversos universos simbólicos de pertenencia” (op. cit., p. 15). Este punto también es crítico para el presente trabajo. Dado el marco de conflicto del surgimiento de BA Taxi, el entorno laboral y los universos simbólicos de pertenencia son dimensiones de análisis de suma relevancia para comprender los procesos

de apropiación tecnológica de los taxistas de la Ciudad. Retomaré estas definiciones en el apartado metodológico.

Esta corriente de análisis, como afirma Benítez Larghi (2014), concibe a la tecnología “no como un conjunto de saberes e instrumentos neutrales, aplicados a la transformación de la naturaleza, ahistórico y escindido del resto de las relaciones sociales, sino como un producto social de las interrelaciones humanas”. El autor desarrolló una vasta obra acerca del plan Conectar Igualdad, de reparto de netbooks para estudiantes y docentes de secundaria de escuela pública, educación especial y de institutos de formación docente en la Argentina, y es uno de los continuadores de la línea de análisis de Winocur. Este punto de vista afirma Benítez Larghi, ubica a esta corriente dentro de lo que Feenberg (2005) llama “Teoría Crítica de la tecnología” y, a la vez, recupera elementos de la visión constructivista de la tecnología (Pinch y Bijker, 1984) y de la sociología pragmática de Latour (1992). Estos antecedentes fundamentan las definiciones pioneras de Winocur, definidas en el párrafo anterior. Como señalan Hernández Razo y López Sandoval (op. cit., p. 69). Tanto Benítez Larghi como Winocur, a la vez, recuperan la definición de apropiación de los estudios de recepción mediática de John B. Thompson. La misma, es decir, la apropiación, es entendida como “un proceso material y simbólico de interpretación y dotación de sentido respecto a un determinado artefacto cultural por parte de un grupo social, enfatizando la capacidad de los sujetos para volverlas significativas de acuerdo con sus propios propósitos” (Thompson, 1998, p. 62; citado en Benítez Larghi, 2014).

Hacia fines de la década de 2010, tuvieron lugar en América Latina tres recopilaciones que buscan avanzar en sentido crítico respecto de la agenda de investigación de Apropiación Tecnológica. Se trata de los libros “Contribuciones al estudio de procesos de apropiación de tecnologías” y “Acerca de la apropiación de tecnologías: teoría, estudios y debates”, compilados, respectivamente, por los investigadores Roxana Cabello y Adrián López (2017) y

por Silvia Lago Martínez, Ayelén Álvarez, Martín Ariel Gendler y Anahí Méndez (2018), como resultado de sus investigaciones en el Instituto Gino Germani (IGG) de la Universidad de Buenos Aires. La tercera compilación, publicada en 2019, se titula “Tecnologías digitales: Miradas críticas de la apropiación en América Latina” y fue coordinada por las investigadoras uruguayas Ana Laura Rivoir y María Julia Morales y publicada por CLACSO.

De esta nueva etapa de revisión y avance de la agenda, quisiera rescatar las producciones del IGG. A partir de una serie de estudios de caso en particular, presentados en distintas conferencias y en algunas de las compilaciones mencionadas (Lago Martínez, Méndez y Gendler, 2017; Méndez et al., 2017; Lago Martínez et al., 2017b; Gendler et al., 2018), los investigadores buscaron realizar una revisión crítica del concepto de Apropiación Tecnológica y establecer nuevas dimensiones de análisis. En consecuencia, la investigación realizada por Gendler et al. (2018), propone una tipología específica que dé cuenta de distintas modalidades de apropiación. Estas son:

- Apropiación Tecnológica Adoptada o Reproductiva: refiere a un aprendizaje, representaciones y valores en el uso de una tecnología según los fines para los que ésta fue pensada y desarrollada. Es decir, el usuario puede desarrollar un alto grado de conocimiento, pero siempre dentro de los márgenes dispuestos en y por las tecnologías ya existentes.
- Apropiación Tecnológica Adaptada o Creativa: A diferencia de la anterior, este tipo de apropiación implica usos y prácticas no necesariamente planificados en el diseño de las tecnologías. Según aclaran los autores, este tipo no implica la creación de otro tipo de tecnologías, pero sí la realización de usos y prácticas originales y alternativas.
- Apropiación Tecnológica Cooptativa: En este tipo, afirman los autores, juegan un papel muy importante los derechos de propiedad intelectual de las diversas tecnologías, dado que está ligado a la apropiación de tecnología realizado por empresas, corporaciones y

gobiernos, entre otros actores creadores de los principales artefactos, aplicaciones, plataformas, software y hardware del mercado.

Estas definiciones desarrolladas por los investigadores e investigadoras del Instituto Gino Germani fueron de suma utilidad a la hora de analizar los procesos de apropiación que realizan los taxistas en la ciudad. Retomaré este punto en el análisis de conclusiones.

Las plataformas digitales como intermediarias

En términos generales, las plataformas son infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen. Buscan posicionarse como intermediarias que reúnen diferentes usuarios: clientes, anunciantes, proveedores de servicios, productores, distribuidores, entre otros (Srnicek, 2016, p. 45). Como afirma el especialista británico Nick Srnicek (op. cit. p. 46), las Plataformas permiten el desarrollo de un negocio sin tener que construir un mercado desde cero. Se posicionan como intermediarias entre los usuarios, pero, además, como el terreno donde tienen lugar sus actividades. Por ejemplo, la plataforma de servicios de transporte Uber, es el espacio de intercambio para conectar conductores con pasajeros, pero, además, registra cada interacción de los usuarios a través de la aplicación en la que desarrolla sus operaciones. Esto permite a las empresas disponer de una gran cantidad de datos que reflejan el comportamiento de los usuarios de la plataforma.

Puede afirmarse que ese modelo conlleva un proceso de “re-intermediación” (Gerbaudo, 2019, p. 193). Las aplicaciones conectan a proveedores y consumidores de forma directa, aunque la conexión está mediada por un nuevo espacio digital: la plataforma. Como afirma Gerbaudo (op. cit., p. 193), este proceso es el que hace posible algunos de los aspectos centrales de la economía de plataformas: el alto grado de personalización de sus contenidos, la microsegmentación de la publicidad, su carácter cerrado (*enclosed*), que permite el aprovechamiento de su efecto de red de la información agregada, entre otros.

Todo esto estriba en un punto clave: la dependencia del manejo de los datos y la información generada por los usuarios (*user-generated content*) que realizan las empresas de plataformas. Los datos, como afirma Srnicek: “educan y dan ventaja competitiva a los algoritmos, habilitan la coordinación y la deslocalización de los trabajadores, permiten la optimización y la flexibilidad de los procesos productivos, hacen posible la transformación de productos de bajo margen en servicios de alto margen” (op. cit., p. 44).

Ahora bien, ¿cómo se manifiestan en lo concreto estas modalidades de trabajo? Si bien excede los objetivos de este trabajo de tesis, vale la pena profundizar en este punto. Según la CEPAL (Artecona, 2017, p. 7), podemos distinguir dos grandes tipos de trabajo en plataformas:

- *crowdwork*: se trata de un mercado de trabajo de servicios en línea donde los proveedores no necesitan estar presentes físicamente.

- *on-demand*: trabajo vía aplicaciones donde el prestador del servicio debe estar presente físicamente. Este es el caso de Uber.

Un estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) analiza las implicancias de estas dos modalidades de trabajo en las ciudades, particularmente en la modalidad *on-demand*. Las encuadra en las llamadas formas atípicas de empleo (*non-standard employment*), donde se aprovechan zonas grises de la legislación vigente para el desarrollo de arreglos contractuales poco comunes (ILO, 2016, p. xxi). Respecto de la economía de plataformas, afirma que genera formas de contratación encubiertas y genera dudas importantes acerca de la protección del trabajo. Los trabajadores son casi de forma invariable clasificados como “contratistas independientes” y, en consecuencia, no tienen acceso a los derechos que tienen los trabajadores en una relación de empleo reconocida. (ILO, op. cit, p. 39). Las empresas no lidian con los costos de cargas sociales y licencias pagas por enfermedad o maternidad, ni con los salarios mínimos que surgen de los distintos convenios de trabajo. Además, afirma la OIT, los trabajadores ven en riesgo derechos fundamentales como los de libertad de asociación

sindical, negociación colectiva o protección frente a actos discriminatorios. Sumado a esto, continúa el informe, los trabajadores están monitoreados constantemente a través de críticas y puntajes provistos por los usuarios/clientes, lo que puede devenir en situaciones tales como actos discriminatorios o penalidades arbitrarias.

El fenómeno del trabajo en las Plataformas cada vez alcanza más penetración en las distintas regiones del mercado laboral global y, en los últimos años, comenzó a implementarse en América Latina.

Situación del trabajo de plataformas en la Argentina

A mediados de 2019 fue publicado un informe exploratorio acerca de la situación de la economía de Plataformas en la Argentina. Fue desarrollado en conjunto por la Organización Internacional del Trabajo, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC).

El estudio citado afirma que, en el año 2016, con el cambio de gobierno, se dieron algunos factores que facilitaron la llegada de plataformas a la Argentina, particularmente la flexibilización del sistema de pagos al exterior. Durante los dos años sucesivos al cambio de gobierno llegaron a la Argentina siete nuevas empresas, entre ellas algunos de los más importantes referentes del sector a nivel global: Airbnb, Cabify, Uber, Glovo y Freelancer (Madariaga et al, op. cit., p. 22). El estudio, además, resalta que “La escasa experiencia local con este tipo de modelos de negocio desencadenó resistencias, en particular al ingresar a mercados tradicionales y regulados, como el de transporte urbano” (Madariaga et al, op. cit. p. 23).

Un estudio de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires hace hincapié en los aspectos económicos de las plataformas (González Cao, 2018). El estudio afirma que “actualmente existe una tendencia a la precarización del mercado de trabajo,

acentuada por altas tasas de desocupación y de subocupación y en que más de un tercio de la población en edad de trabajar lo hace marginalmente sin realizar aportes al sistema”. El estudio afirma que la economía digital en la Argentina producirá “consecuencias negativas en empleo y salarios durante un período de tiempo y, la duración de ese período dependerá del contexto institucional y de las reacciones sociales y gubernamentales” (Gonzalez Cao, op. cit., p. 19).

El caso de Uber en la Ciudad de Buenos Aires

Hacia dentro de las Plataformas de Trabajo Digitales, pueden realizarse algunas diferenciaciones según su modelo de negocios. Merecen particular atención las que Srnicek (op. cit. p. 71) llama “Plataformas Austeras”. Se trata de empresas que no disponen de más activos que la plataforma virtual y el análisis de datos. Operan bajo un modelo que el autor llama “hipertercerizado”, en el que los trabajadores y los costos de mantenimiento están deslocalizados, y el capital es fijo. A los contratistas se les paga por tarea (por ejemplo, un porcentaje por cada viaje en Uber o por cada alquiler en Airbnb). Esto, afirma Srnicek (op. cit. p. 79) permite a las empresas recortar costos explotando trabajo barato en países en vías de desarrollo. Uber, afirma el autor, es uno de los ejemplos más célebres de este tipo de plataformas. ¿Cómo funciona Uber en la Argentina?

La empresa Uber llegó a Buenos Aires en 2016. A menos de 24 horas de haber comenzado sus operaciones, fue suspendida como consecuencia de una medida cautelar interpuesta por el Sindicato de Peones y Choferes de Taxis de la CABA. A mediados de 2018, había 55.000 conductores activos solamente en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) (Madariaga et al, 2019, p. 66) y múltiples causas judiciales en proceso, incluida la iniciada en 2016 y una intimación de la Administración Federal de Ingresos Públicos donde le exigieron a la empresa 147,4 millones de pesos de Impuesto al Valor Agregado y de 211 millones de pesos de impuestos a la seguridad social que corresponden a los períodos fiscales

de 2016 y 2017. La llegada de Uber también desencadenó una serie de reclamos de las agrupaciones sindicales de taxistas hacia el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Uno de los reclamos más enfáticos fue la demanda, como se afirmó previamente, por la creación de una aplicación que permita modernizar el servicio de taxis de la ciudad y, de esta manera, poder brindar una experiencia similar a la de las plataformas. El Gobierno de la Ciudad respondió a esa demanda con la creación de la aplicación BA Taxi, que habilitó la posibilidad de pedir taxis, hacer seguimiento de los conductores y realizar pagos con tarjeta, entre otras funcionalidades. Antes de analizar la aplicación en sí misma, es propicio contextualizar los procesos de incorporación de tecnología que venía realizando el Gobierno de la Ciudad, para comprender mejor el contexto en que se desarrolla BA Taxi.

Incorporación de Tecnologías de la Información en el GCBA

Como afirma Oscar Ozlak en su libro “El Estado Frente a la Era Exponencial” (2020, p.31), los gobiernos y las instituciones del sector público todavía no comprenden cómo gestionar en la era disruptiva y están tratando de hacerlo a la vez que deben volver a ganar la confianza pública que, según el autor, “ha declinado casi en todas partes” (op. cit., p.31). Las acciones de estos gobiernos, de orden exploratorio según el diagnóstico realizado por Ozlak, también son determinantes a la hora de analizar la incorporación de tecnología a la vida cotidiana de los ciudadanos. El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires transita, desde hace poco más de una década, un proceso de incorporación de tecnología primero a sus procesos administrativos y luego a los servicios que brinda de cara a los ciudadanos. A continuación, analizaré este proceso para contextualizar el espacio en el que se desarrolla la aplicación BA Taxi.

Desde fines de la década del 2000, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires impulsa la incorporación de tecnología de manera sostenida y progresiva, a través de las distintas

gestiones de gobierno. Durante la etapa inicial, el impulso estuvo centrado en las políticas del llamado “gobierno electrónico” (*e-government*), donde el foco lo tuvo la digitalización de los procesos de gestión administrativa gubernamental, a partir de una tendencia internacional. En 2006, por ejemplo, los estados miembros de la Organización de Estados Americanos (OEA), reunidos en asamblea, publicaron la Declaración de Santo Domingo, titulada “Gobernabilidad y Desarrollo en la Sociedad del Conocimiento”, donde resaltan enfáticamente los beneficios de la incorporación de tecnología para la mejora de la administración pública. Tres años más tarde, en 2009, tiene lugar la sanción de la Ley 3.304, bajo el título “Ley de Modernización de la Administración Pública”, la cual estableció un plan de acción para la modernización del Estado local, que dio pie a la incorporación de tecnologías como la firma electrónica y el expediente electrónico. Durante el cambio de gestión que tuvo lugar en diciembre de 2011, bajo el mismo partido político, tuvo lugar la creación del Ministerio de Modernización, que centralizaría la implementación de las políticas de la agenda desde su creación hasta su disolución, en marzo de 2018.

Durante la segunda mitad de la década de 2010, la agenda migró paulatinamente de la digitalización de procesos administrativos hacia la incorporación de tecnología digital a los servicios provistos por el Gobierno. Perdieron frecuencia los términos “gobierno electrónico” y “modernización” para dar paso los nuevos “gobierno digital” y “transformación digital”. Esta nueva etapa dio lugar a la digitalización de trámites y servicios a partir de páginas web, en una primera etapa, para luego dar paso al uso de aplicaciones móviles, que centralizarían el vínculo entre el gobierno y los ciudadanos. La tendencia de este proceso fue la integración de servicios múltiples en una sola página web o una sola aplicación móvil. Un claro ejemplo del avance de este punto es el desarrollo del chatbot “Boti”, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que evolucionó desde un mero asistente automático hasta devenir en un espacio de gestión integrada del Gobierno. Durante la pandemia, Boti centralizó la gestión de turnos de

vacunación en la Ciudad a través del servicio de mensajería Whatsapp. En sólo dos años, Boti pasó de tener de 200 mil conversaciones a un récord de 11 millones mensuales, en enero 2022 (GCBA, 2022). Desde diciembre de 2019, estos procesos fueron centralizados por la nueva Secretaría de Transformación Digital, dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros del Gobierno.

Esta experiencia permitió al Gobierno desarrollar la capacidad de gestionar la creación de herramientas tecnológicas frente a coyunturas específicas de conflicto, como el derivado de la llegada de las plataformas de transporte de pasajeros Uber y Cabify, en 2016. Antes de analizar las características específicas de la aplicación BA Taxi, en el próximo capítulo, comenzaré con la descripción del taxista y la situación del taxi en la Ciudad de Buenos Aires. Esto permitirá poner en perspectiva quiénes son los actores centrales en el uso de esa nueva herramienta.

CAPÍTULO 2 - EL TAXI EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Junto con el subte y el colectivo, el taxi de la Ciudad de Buenos Aires es uno de los principales protagonistas del transporte público urbano, con una presencia indiscutida en la historia popular de la Ciudad. Un taxista, por ejemplo, fue el protagonista de una de las telenovelas más populares de la Argentina: “Rolando Rivas (taxista)”. Incluso, el taxista tiene un monumento en la costanera sur de la ciudad, un espacio de recreación al aire libre caracterizado por el uso familiar del espacio público, a la vera del río. Es difícil no pensar al taxi como uno de los emblemas de la ciudad, presente en postales turísticas a lo largo de la historia moderna porteña.

Como afirma el historiador argentino Alberto Parapugna en su “Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires” (citado en Del Nido, 2022, p. 33-36), el transporte por dinero entre desconocidos ya venía siendo considerado objeto de atención estatal desde antes de la independencia y fue declarado Servicio Público en 1942. Desde ese momento, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires es el único emisor y propietario de licencias, dado que los taxistas sólo pueden poseer y transferir, pero no ser los propietarios de estas (Del Nido, op. cit., p. 35). Desde ese año, por disposición gubernamental, ningún vehículo puede proveer el servicio de taxis sin la licencia correspondiente.

En la actualidad, se trata de una actividad regulada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCABA), en base al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad, que en su título décimo segundo establece las prerrogativas para el funcionamiento del “Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro” (Anexo 1 de la Ley N° 3.622 de la CABA). Como resalta Del Nido (op. cit., p. 36), la mencionada Ley 3.622, conocida como la “Ley del Taxi”, fue sancionada en 2010. Buscó estandarizar un grupo de normativas preexistentes que referían a esa actividad comercial hasta el momento y estaban

compuestas por diez leyes, once ordenanzas, siete decretos y siete resoluciones legales, en algunos casos contradictorias y obsoletas.

El Gobierno es, además, quien tiene la potestad para establecer tarifas. Establece audiencias públicas, de las que puede participar cualquier ciudadano, donde se discute el precio de las tarifas cada vez que son revisadas (Del Nido, 2020). Específicamente, lo que se discute es el valor de la “ficha”, el valor fijo por el cual el taxímetro aumenta luego de un aumento en un número dado de metros o minutos. Desde la sanción de la mencionada Ley del Taxi, en 2010, la ficha también es la referencia para establecer los salarios de los choferes (Del Nido, 2020, p. 51).

Según datos publicados por la Dirección General de Estadísticas y Censos del GCABA, el número de taxis habilitados se mantuvo estable entre 1995 y 2015, con cerca de 38 mil licencias activas cada año. Al 31 de diciembre de 2016, el año de la llegada de Uber a la Ciudad, ese número bajó a 36.037 licencias activas. Si bien no hay datos para 2017 y 2018, la serie muestra una marcada tendencia a la baja, con 31.724 en 2019, 16.957 en 2020 y 24.496 en 2021. Por primera vez, en más de 20 años, las licencias estuvieron por debajo de los treinta mil vehículos habilitados para brindar el servicio.

Respecto de los conductores, los mismos se definen según si son propietarios de una licencia (conocidos como “propietarios”) o si alquilan el auto para poder trabajar (conocidos como “choferes”). Para la totalidad de taxistas, podemos afirmar que se trata de una actividad compuesta mayoritariamente por hombres de avanzada edad, ya que cerca del 80% tiene más de 60 años. Este dato fue brindado por una alta autoridad de la G.O. Taxis, Remises y Transportes de Fantasía del GCBA, que prefirió figurar de forma anónima en el trabajo.

Antes de la pandemia, en octubre de 2019, había 39.500 hombres y 1.069 mujeres taxistas según datos del GCABA. Es decir, de 40.569 conductores habilitados en 2019, sólo el 2,69% eran mujeres. De ese total, poco menos de la mitad, 16.209, eran choferes. En mayo de

2020, la cantidad de choferes de taxi bajó a 9.237 y, en 2021, a 6.464, casi diez mil menos que antes de la pandemia. En 2022, sólo hay 3.412 choferes en servicio. Esto presentó un desafío en términos metodológicos para este estudio y, además, es una variable de influencia para el análisis del uso de BA Taxi, como se verá en el próximo capítulo.

En la actualidad, en junio de 2022, podemos afirmar que el taxi es una actividad ejercida por hombres de avanzada edad quienes, mayoritariamente, manejan los taxis de los que son titulares. Los datos presentados en estos párrafos fueron analizados gracias a pedidos de la información realizados por terceros, publicados por el GCBA en su portal de datos abiertos “BA Data”. En la bibliografía fueron explicitados los expedientes consultados y, en el Anexo 2 de este trabajo de tesis, se adjuntan los textos completos de las solicitudes y sus respuestas.

Además de los datos demográficos, es pertinente hablar del perfil laboral de los taxistas. Las características descriptas a continuación surgen de las dos instancias de trabajo de campo descriptas en detalle en el próximo capítulo. En su mayoría, los choferes trabajan de 8 a 14 horas. Pueden observarse distintos arreglos, formales e informales. El caso más frecuente para el primer caso es la Mandataria, una empresa de taxis que contrata choferes a cambio de un monto fijo, de pago diario, por el alquiler del auto. Esto deja en desventaja a los choferes, dado que no todos los días de la semana tienen el mismo rendimiento. Para contrarrestar este efecto, los choferes pueden disponer libremente del auto un día a la semana, los domingos, lo que les permite disponer de la recaudación completa de un día de alta demanda.

El segundo arreglo laboral es la división por porcentaje fijo diario. Suele darse entre choferes que son copropietarios de un auto o que tienen un vínculo de confianza. Dada la informalidad de este arreglo, hay variaciones difíciles de explicitar con evidencia concreta.

Por parte de los propietarios, la evidencia muestra que trabajan alrededor de 8 horas diarias. Cargan con los costos de mantenimiento del vehículo, renovación de licencias y pago de impuestos. Algunos tienen más de una licencia a su nombre y contratan choferes para

manejar sus autos. Sin embargo, el trabajo de campo demostró que son numerosos los casos donde los titulares se desprendieron de estas licencias-extra durante la pandemia, dados los altos costos de mantenimiento y el pago de cargas sociales en el marco de la contratación de los choferes.

En este sentido, tanto propietarios como choferes suelen pasar largas horas de sus días sentados en el auto dando vueltas por la Ciudad en busca de pasajeros. A este acto de buscar pasajeros “de calle”, los taxistas lo llaman “yirar”, un término del lunfardo de Buenos Aires que remite al andar por las calles sin rumbo fijo. Del Nido, en su estudio sobre el taxi de Buenos Aires (2022), analiza el fenómeno del “yire”: “la mayoría de los viajes de taxi se dan en el camino, en tanto los taxistas se cruzan con los pasajeros que los paran con la mano en la calle” (op. cit., p. 75).

Por último, para terminar de delinear el perfil del taxi y el taxista en la Ciudad de Buenos Aires, es necesario hablar de su espacio de socialización más frecuente: la estación servicio. En su mayoría, los taxis usan un tipo particular de combustible, el Gas Natural Comprimido (GNC), que se carga en estaciones específicas para ese tipo de gas y tiene un costo inferior al de otros combustibles. Dado que sus principales consumidores son los taxistas, las estaciones de GNC suelen ser espacios de socialización, donde ellos paran por un café o algún tipo de refrigerio. En su mayoría, las GNC tienen espacios de dispersión con televisión, mesas, sillas, además de baños. Los taxistas suelen tener sus estaciones de GNC favoritas, en las que se encuentran con otros colegas, conversan, y generan vínculos de camaradería.

El trabajo de campo, como se verá, muestra que las GNC también son un espacio donde circulan las opiniones de los taxistas, a partir del “boca en boca”. Estas opiniones tienen un alto valor para los taxistas, por lo que generar buenas impresiones, que tengan un buen “boca en boca”, es importante a la hora de impulsar cambios en el sector. Como el fomento del uso de una aplicación. Por eso, G. la coordinadora actual de BA Taxi tomó como primera acción ir a

las estaciones de GNC y conversar con los taxistas para impulsar el uso de la aplicación. Esta estrategia particular surge del pasado de G. en Easy Taxi, una plataforma brasilera para el uso de taxis. Esa estrategia le funcionó, según cuenta, en las ciudades de Córdoba y Rosario, en Argentina, por lo que el Gobierno de la Ciudad la contrató para la difusión e impulso de BA Taxi (Comunicación Personal, junio 2022).

A continuación, expondré las principales características de la aplicación, que implica un cambio innovador en la práctica cotidiana del taxista de la Ciudad de Buenos Aires, acostumbrado a “yirar” por la ciudad como principal estrategia de trabajo.

Creación y características de BA Taxi

En este apartado se describirán los resultados de un trabajo de análisis documental en base a publicaciones en el presupuesto oficial de la Ciudad, el Boletín Oficial y la web de gestión de contrataciones públicas BA Taxi. Además, se realizó un trabajo de triangulación de datos con gacetillas de prensa, notas periodísticas y entrevistas semiestructuradas con personal de la Dirección de Gestión de la Movilidad del GCABA, a cargo de la gestión de la aplicación.

En respuesta al reclamo de las asociaciones gremiales de taxistas ATC, SPT, UPAT, SPAT y UPYMRA (ATC, 2017), el entonces Ministro de Modernización, Andrés Freire, junto con el Ministro de Transporte, Juan José Méndez, decidieron crear la aplicación BA Taxi. El primer indicio de esta acción tuvo lugar durante junio de 2016, cuando, apenas a dos meses de la llegada de Uber, el Ministro de Transporte anunció la creación de una aplicación móvil para taxistas, en un comunicado privado que reprodujeron los medios de comunicación. Allí, el Ministro Méndez afirmó que *“Ante el avance de Uber, que intenta brindar servicios de transporte ilegal sin autorización, desde el Gobierno de la Ciudad estamos tomando todas las medidas necesarias para cuidarte y proteger tu trabajo”* (citado en La Nación, 2016). De esta

manera, la creación de la aplicación presenta un estrecho vínculo con la conflictividad entre taxistas y plataformas.

El 5 de enero de 2017, fue publicada la gacetilla oficial con el anuncio del lanzamiento de la nueva aplicación BA Taxi. La misma indicaba que *“A través de esta app, el usuario podrá registrarse, pedir el taxi y pagar de forma online, además de acceder a los datos del conductor y del vehículo y, luego del viaje, calificar el servicio, el auto y la experiencia general. Además, esta herramienta tecnológica es un recurso de control de seguridad y calidad del servicio que beneficiará también a los conductores, ya que podrán revisar las calificaciones recibidas y recibir notificaciones de los vencimientos de trámites”*. Esta gacetilla es el único documento oficial que da cuenta del inicio de la existencia de la aplicación.

Para poder dar legalidad al uso de la aplicación, fue necesario modificar el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad por parte del Poder Legislativo de la Ciudad. Durante la votación, el legislador Marcelo Guouman, del partido Unión Cívica Radical, afirmó que el desarrollo de la aplicación *“es una respuesta insatisfactoria”* y que *“fue algo improvisado ante la incapacidad de encontrar mecanismos y marcos adecuados para frenar la actividad de Uber y Cabify”* (Ámbito Financiero, 15 de septiembre de 2016). Según afirma el medio económico *Ámbito Financiero* (op. cit.), la iniciativa impulsada por el Gobierno contaba con el rechazo de las empresas de radiotaxis. Finalmente, fue aprobada con 51 votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones. Se oficializó a partir de la Ley 5.627, publicada en el Boletín oficial el 26 de octubre de 2016.

En la actualidad, luego de un cambio de gestión de gobierno (dentro del mismo partido político), BA Taxi es gestionada desde la Dirección General de Gestión de Servicios de la Movilidad de la Secretaría de Transporte del GCABA. Los coordinadores de la aplicación por parte del Gobierno de la Ciudad, consultados para este trabajo, afirmaron que el área de gestión

de la aplicación es una coordinación, el rango más bajo de gestión en el esquema gubernamental, por debajo de gerentes operativos y directores generales.

Si bien el anuncio formal se da a principios de 2017, la aplicación tuvo su mayor impulso a partir de 2018. Así lo define L., del área de soporte de BA Taxi, entrevistado para este trabajo de tesis. Se utilizan iniciales para proteger la intimidad de los entrevistados:

“BA Taxi termina apareciendo más en el 2018. Más allá de todo lo que fue el desarrollo, por ejemplo, en el momento mi tarea fue llamar a mandatarias y llamar a conductores ofreciéndoles el usuario y contraseña de lo que sería la aplicación que estaba por salir. Ya en su momento pasamos a la aplicación que salió, para que se sumen. Porque nos dimos cuenta que si sacaban una aplicación no ibas a tener conductores. Entonces era estar hablando también con algunos sindicatos, para que ellos otorguen usuario y contraseña, los capaciten un poco en cómo usar la aplicación”. (L. comunicación personal, 14 de junio de 2022).

Para reforzar este punto, es importante resaltar que el desarrollo de la aplicación no figuraría en el presupuesto de la Dirección General de Habilitación De Conductores Y Transporte, espacio original de gestión de la aplicación, hasta el año 2018, donde sería rotulado bajo el Programa 58 de dicha Dirección. A continuación, se muestra una reconstrucción del presupuesto destinado al Programa 58, realizado a partir de las partidas presupuestarias destinadas al proyecto publicadas en la web del GCBA:

Ítem	2018	2019	2020
Servicios no personales (total)	3.919.950	33.537.746	305.393
Servicios profesionales, técnicos y operativos	883.950	30.198.146	-
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	3.036.000	3.339.600	305.393
Bienes de uso (total)	800.000	800.000	770.000
Maquinaria y equipo	800.000	800.000	770.000

Tabla 1: evolución presupuestaria de BA Taxi. Elaboración propia en base a Presupuestos oficiales.

Luego de 2020, el programa desaparece del presupuesto y la gestión de BA Taxi pasa a figurar, sin detalle de montos, entre las funciones de la DG Servicios de Gestión de la Movilidad.

El presupuesto 2019 coincide con la contratación por Orden de Compra Abierta de la empresa The Amalgama SRL, quienes fueron contratados por el proceso 558-0175-LPU19, expediente EX-2019-05440801-GCABA-SECCTI. El proceso de compra estuvo dirigido a la adquisición de un “Servicio integral de desarrollo y mantenimiento evolutivo de Software”, en particular, con requerimientos de “Interacción con los aplicativos: Google maps, BAID, Mapas USIG, Mercado pago, ChatBot, Pusher, Firebase, Como llego, SACTA”, información que surge del pliego de especificaciones técnicas, publicado en la web de gestión de contrataciones públicas Buenos Aires Compras (expediente IF-2019-05433395-DGGDS, página 30).

La empresa Amalgama tuvo a su cargo la actualización de la aplicación, lo que implicó un paso evolutivo clave para BA Taxi. Este trabajo fue publicado en la página web de la empresa, con formato de “*case study*”. Allí, afirman que “Luego de la fallida salida a producción de una primera versión de BA Taxi, el Ministerio de Modernización seleccionó a Amalgama para realizar una segunda versión de la aplicación que fuese estable y escalable” (Amalgama, s/f). Luego, la empresa afirma que “El GCBA contaba con una versión de BA Taxi que presentaba inestabilidad en el funcionamiento y dificultad para escalar frente al uso de varios usuarios concurrentes. Frente a este escenario, decidieron desarrollar una nueva versión que fuese robusta y que tuviera una arquitectura sólida capaz de escalar a una gran cantidad de usuarios en forma eficiente y estable. Gracias a la exitosa experiencia en el desarrollo de la App MiBA con Amalgama, el Gobierno decidió confiar este nuevo proyecto a nuestro equipo” (Amalgama s/f).

Este punto marca dos aspectos a considerar. El primero, es la inestabilidad de la primera versión de la aplicación. Como se verá más adelante, los choferes notaron una evolución de la aplicación en las actualizaciones que tuvieron lugar durante 2018 y 2019. Por otro lado, es plausible sostener que los procesos de transformación digital del Gobierno, ligados a esquemas de tercerización u *outsourcing* (ver Grosso, 2019), permitieron al Gobierno dar una rápida respuesta a la demanda de los taxistas, dado el vínculo previo con empresas del sector de Software y Servicios Informáticos (SSI) que en la última década experimentó en nuestro país un importante crecimiento en términos de ventas, empleo y exportaciones (Grosso, op. cit.).

A partir de la actualización realizada por Amalgama, la aplicación muestra características similares a las presentes en las plataformas digitales de empresas internacionales. En la siguiente tabla se muestran las características de la aplicación según las especificaciones publicadas en el estudio de caso de la empresa. Cabe aclarar que es una transcripción literal tanto de las variables como de las funcionalidades tal como fueron presentadas en el estudio citado (Amalgama, op. cit.):

Seguridad	Transparencia	Customización
Visibilidad de la licencia	Estimación del costo y el tiempo	Tamaño del vehículo
Geolocalización del vehículo	Objetos perdidos	Elección del idioma del taxista
Verificación del conductor y de la patente del auto	Reclamos	Pet friendly
Sistema de puntuación para el taxista y el pasajero	Historial de viajes	Método de pago
Seguridad de datos y transacciones de dinero (incorporación de Mercado Pago)	Integración con otras plataformas del Gobierno para ofrecer una estimación de costos de viajes	Punto de pick up y de destino

Tabla 2: Funcionalidades de BA Taxi en base a Amalgama s/f.

Respecto del sistema de puntuación, fue un punto de discrepancia con los taxistas, según afirma L.:

“Ellos hacían mucho incapié en que no querían que a los conductores se los evalúe, se los califique al finalizar el viaje. Pero eso igual terminó saliendo. Ellos pensaban que era como una aplicación como Uber, que vos cuando te viene a buscar el conductor ves cómo está calificado ese conductor en promedio. Acá en este caso no, pero el pasajero igual califica y eso queda.” (L. comunicación personal, 14 de junio de 2022).

L. comenzó trabajando en el área de soporte a taxistas en una primera instancia del equipo de coordinación. Luego se sumó G., que venía del área de Marketing de la aplicación Easy Taxi. Allí, G. se encargaba de conversar con taxistas para impulsar el uso de la aplicación, en espacios de socialización clásicos de los taxistas: las estaciones de servicio de Gas Natural Comprimido (GNC), mencionados en el apartado anterior. Así lo describe con sus palabras:

“Cuando empiezo a tener las entrevistas acá, lo primero que me dicen es 'lo que hiciste en Easy Taxi vení a hacerlo a BA Taxi'. Lo primero que hago es googlear y no veo BA Taxi en ningún lado. Entonces digo, '¿qué pasa, no tiene redes sociales, no tiene nada?' Entonces mi primera pregunta fue esa.” (G. comunicación personal, 14 de junio de 2022).

El tema que resalta G., en su primera impresión, es una de las mayores críticas que realizan los taxistas a la gestión de la aplicación por parte del Gobierno: la falta de promoción y publicidad. Según afirma L.:

“ [...] Nosotros pedíamos comunicación porque ya de golpe llegó a un punto donde íbamos a una capacitación y nos miraban mal. Nos decían, 'loco, hagan publicidad de BA Taxi'. 'No jodan más, yo la tengo, no me llega un viaje'. 'No puede ser que los taxistas estemos haciendo publicidad en el auto, por ustedes que no hacen' [...] Cuando se suma Gabi y empieza a apuntar más a 'No tenemos redes sociales, tenemos que hacer publicidad de la aplicación, ¿cómo hacemos?'. Del otro lado [desde el área de Comunicación] nos decían 'y cuántos taxistas tienen?' -'Tenemos mil taxistas' 'Bueno, para hacer comunicación necesitamos que tengan mínimo tres mil'. [...].

Esta cita, aunque extensa, muestra la ambigüedad en el Gobierno para la gestión de la aplicación. Si bien desde el área específica de coordinación se impulsa la aplicación, desde el área de comunicación, de gran prioridad dentro del GCABA, no le presta una atención central.

Como veremos más adelante, esta falta de promoción oficial por parte del GCABA sería compensada por acciones específicas de los taxistas.

La Coordinación BA Taxi de la DG Servicios de Gestión de la Movilidad, proveyó información estadística sobre BA Taxi, lo que puede dar cuenta de su situación de uso en una serie histórica. Actualmente, cuenta con 4.900 taxistas activos, con un inicio de sesión diario de promedio de 2.300. Según los datos presentados anteriormente, puede afirmarse que uno cada cinco taxistas usan BA Taxi. Retomaré este dato en las Conclusiones.

A continuación, se muestra una tabla con la cantidad de viajes aceptados por los taxistas registrados en la aplicación, distribuidos por edad y por año.

Rango Etario	2018	2019	2020	2021
18 a 24	385	5.000	3.900	2.500
25 a 34	2.000	38.000	22.000	15.000
35 a 44	5.300	105.000	68.000	37.000
45 a 54	6.700	141.000	119.000	102.000
55 a 64	5.600	120.000	161.000	303.000
65	1.100	21.000	55.000	94.000
<i>Total</i>	<i>21.085</i>	<i>430.000</i>	<i>428.900</i>	<i>553.500</i>

Tabla 3: Tabla de aceptaciones de viaje por año y por edad. Elaboración propia en base a datos de la DG Servicios de Gestión de la Movilidad.

Podemos ver un aumento considerable de viajes a partir de 2019, en coincidencia con la actualización de la aplicación. No se disponen datos para la serie 2017 y la serie 2022 no fue incluida por estar incompleta. En los datos puede observarse un aumento sostenido, con un pico en 2021, que presenta un aumento del 29% respecto del período anterior. Respecto de las edades, la aplicación tiene preponderancia de uso por parte de choferes de 45 a 64 años, algo que se corresponde con la plaza de taxistas.

Respecto de los pasajeros, podemos resaltar los viajes estimados. A continuación, una tabla con datos provistos por la misma fuente de la tabla anterior:

Rango Etario	2018	2019	2020	2021
18 a 24	20.000	214.000	300.000	228.000
25 a 34	51.000	761.000	701.000	679.000
35 a 44	24.000	429.000	3.322.000	346.000
45 a 54	10.000	153.000	179.000	275.000
55 a 64	6.000	106.000	103.000	210.000
65	3.100	71.000	82.000	137.000
<i>Total</i>	<i>114.100</i>	<i>1.734.000</i>	<i>4.687.000</i>	<i>1.875.000</i>

Tabla 4: Tabla de aceptaciones de viaje por año y por edad. Elaboración propia en base a datos de la DG Servicios de Gestión de la Movilidad.

Es notable la variación entre viajes aceptados y viajes estimados. Como se demostrará más adelante, una de las causas puede ser el uso de la función de estimación de precios de viaje de BA Taxi para presupuestar montos en viajes coordinados por vía de redes sociales como Whatsapp. Esa función, mide los costos potenciales de un viaje en el momento inmediato antes de pedirlo y basa su algoritmo en la ficha, la medida de cobro de los taxis que se explicó en el apartado anterior. En este sentido, es plausible considerar que los datos tienen un sesgo de origen y las estimaciones no serían útiles a la hora de buscar un indicador para dar cuenta de la demanda real y de un perfil del usuario de la aplicación.

Los elementos presentados en este capítulo sobre el perfil de los taxistas, la situación del taxi y las características de BA Taxi proveen elementos para contextualizar el contacto con los taxistas durante el trabajo de campo y el análisis de sus prácticas de apropiación de BA Taxi.

CAPÍTULO 3: LOS TAXISTAS FRENTE A LA APROPIACIÓN DE BA TAXI

¿Por qué investigar en clave de Apropiación Tecnológica?

Como afirman Benitez Larghi et al. (2013), para valorar la calidad de los usos de las TIC es insuficiente centrarse únicamente en la habilidad técnica del usuario en su relación con la máquina. Es necesario incorporar el significado que dichos usos adquieren en la vida cotidiana de los sujetos, en este caso, los taxistas. La perspectiva de los propios actores permite conjugar necesidades, propósitos, habilidades, logros, expectativas y ansiedades que, depositadas en las TIC, traccionan las prácticas tecnológicas que aquellos desarrollan (Benitez Larghi et al., 2013).

Desde ese punto de vista, la perspectiva de análisis de la Apropiación Tecnológica permitirá analizar los usos que los taxistas hacen de BA Taxi, para poder determinar el alcance de la respuesta del Gobierno en el conflicto con la llegada de las Plataformas, que es el interrogante que guía este trabajo. Es decir, permitirá entender de qué manera, estos trabajadores que tienen usos y costumbres fuertemente arraigados reaccionaron a la incorporación de una herramienta novedosa a su esquema de trabajo, frente a la llegada de un actor particular, como son las Plataformas de transporte.

Metodología de Trabajo

Durante este apartado, se profundizará en la estrategia de abordaje del trabajo de campo, el cual tuvo dos etapas. La primera, una etapa de sondeo preliminar, donde se tuvieron conversaciones informales con taxistas en el transcurso de distintos viajes realizados por el tesista. Durante esta etapa, también se siguió la actividad en redes sociales de dos grupos de Facebook en particular: “Bataxistas” y “Taxistas Unidos CABA”. La segunda etapa consistió en el desarrollo de un cuestionario que guio las entrevistas que se mantuvieron con 15 taxistas en la Ciudad de Buenos Aires y que permitieron alcanzar hallazgos que serán descritos en la

sección correspondiente. En ambas etapas, el objetivo fue establecer patrones de uso y apropiación de tecnologías por parte de los taxistas entrevistados.

A continuación, se detallan los procedimientos realizados y los resultados de las dos etapas de trabajo. La primera etapa se expone a modo informativo, respecto de los procedimientos y observaciones preliminares registradas. La segunda etapa será descrita en términos relacionales con la bibliografía sobre apropiación tecnológica y será detallada la metodología para la selección de participantes y armado del cuestionario en función de la operacionalización de las definiciones de apropiación tecnológica.

Etapa 1: sondeo preliminar

Previo a la etapa de trabajo formal en el marco de esta investigación de tesis, tuvo lugar una etapa de observación preliminar. Esta tuvo dos espacios de análisis. Entre 2019 y 2020, se mantuvieron conversaciones informales con taxistas en el marco de los viajes realizados por el tesista en sus actividades cotidianas. Es importante aclarar que, en todos los casos, se explicitó que el interés por la temática estaba vinculado con una investigación académica en proceso. Por otro lado, se realizaron observaciones periódicas en las páginas de Facebook tituladas “Bataxistas” y “Taxistas Unidos CABA”, como fue mencionado. Para el proceso de observación de redes sociales fue útil la bibliografía sobre Etnografía Digital, en particular el trabajo homónimo a la temática escrito por Christine Hine. Ella afirma que “Internet y las otras redes similares proveen un campo de acción natural para el estudio del comportamiento de las personas online, sin tener que ajustarse a las constricciones de los diseños experimentales de investigación” (Hine, 2004). En este sentido es de particular interés para analizar prácticas de apropiación como complemento de las entrevistas realizadas.

Respecto de la observación presencial, consistió en, aproximadamente, 20 viajes en distancias cortas, con una duración de entre 20 y 30 minutos cada uno. Los mismos tuvieron

lugar en distintos horarios y días de la semana y en zonas variables. Como se dijo, no tuvieron un patrón específico, dado que tuvieron lugar en las actividades cotidianas del investigador. De todas formas, fue posible obtener información en las tres franjas horarias de trabajo de los taxistas (mañana, tarde y noche), tanto durante los días hábiles, de lunes a viernes, como durante los fines de semana.

Para las conversaciones, aunque informales, sí se obtuvo un patrón. En todos los viajes, se comenzó la conversación con una pregunta por el uso y opinión de BA Taxi y por el uso de medios electrónicos para el pago con tarjeta de crédito. Además, dado el estrecho vínculo entre el uso de aplicaciones y la llegada de Uber, estas preguntas dieron pie a diálogos sobre la opinión del chofer acerca de las plataformas de transporte.

Respecto de la aplicación BA Taxi, la respuesta estuvo dividida entre quienes la usaban y quienes no. Quienes la usaban, se mostraron poco entusiastas con su desempeño y desencantados con su funcionalidad. Los choferes se mostraron informados respecto de las actualizaciones y mayoritariamente celebraron la actualización realizada a mediados de 2019. De todas formas, en su mayoría, los choferes manifestaron no usar la aplicación por distintos motivos, entre los que sobresalen las malas experiencias por los fallos reiterados y la mala opinión de los colegas. En todos los casos, la principal queja fue el desconocimiento de la aplicación por parte de los pasajeros, de los choferes, y la falta de publicidad y promoción por parte del Gobierno de la Ciudad. Respecto de la recepción de pagos por medios electrónicos, los taxistas no usaban el código QR provisto por el Gobierno a través de la empresa Mercado Pago, sino que utilizaban otra funcionalidad de la herramienta, el “envío de dinero”, que les permitía prescindir de las comisiones de la aplicación.

Respecto de su postura acerca de las Plataformas como Uber, las opiniones mostraron dos dimensiones de análisis: por un lado, consideraciones sobre la empresa y, por otro lado,

sobre los choferes. Si bien todos se mostraron críticos con las modalidades de las empresas, algunos se mostraron en solidaridad con los choferes. Otros, se mostraron críticos con ambas partes. Ninguno de los choferes consultados se mostró indiferente al respecto.

Durante esta etapa, también se prestó especial atención a la incorporación de dispositivos digitales al espacio de trabajo, establecido principalmente en la zona delantera del vehículo, arriba del tablero y cerca del puesto de manejo.

Respecto de este último punto, se percibió una paulatina incorporación de uno a dos dispositivos complementarios al taxímetro. Principalmente, el uso de un dispositivo GPS, por un lado, y el uso de un teléfono móvil, por el otro. En ambos casos, ambos dispositivos se incorporan adheridos por distintos medios al parabrisas o a la columna central, cerca de la radio y los controles del aire acondicionado. De forma figurada pero también literal, los dispositivos móviles pasaron a tener un lugar central en el sector de manejo del habitáculo de los taxis.

Por otro lado, respecto de la observación de redes sociales, fueron observados dos espacios en Facebook: la página “Taxistas Unidos de CABA” y el grupo “Bataxistas”, nombre en alusión específica a la aplicación BA Taxi. En el Anexo 1 de este trabajo de tesis fueron listadas las imágenes que se citan a continuación, las cuales no se incorporan al cuerpo del texto para no interrumpir la lectura.

La agrupación Taxistas Unidos es un emergente del conflicto con Uber y se muestra enfrentada a sindicatos, a los gobiernos nacional y local, y a las plataformas, tanto a los choferes como a las empresas. Su principal demanda es que el GCABA determine la ilegalidad de la aplicación. En este caso, los taxistas usaron una estrategia de vinculación a través de grupos de Whatsapp y de Facebook. La observación realizada en su página de Facebook muestra una actividad con un tono denunciatorio y de apelación a la acción colectiva. Ejemplo de esto son las imágenes 9, 10, 11, 12 y 13, que se adjuntan en el Anexo 1 de este trabajo. Las tipografías

grandes y las ediciones de las imágenes muestran un tono fuerte y directo. En las imágenes, se observará la palabra “Uber” tachada por la frase “Bloqueo Ya!!!”, o un cartel que convoca a una movilización donde la imagen emula el modo *catástrofe* de un conocido canal de noticias de la Argentina, junto con un texto escrito enteramente en mayúsculas.

Por otro lado, en Facebook también pueden encontrarse iniciativas aisladas o de un grupo reducido de taxistas. De ellos, es propicio analizar la actividad del grupo Bataxistas, creado en 2018, con el específico objetivo de promover la aplicación BA Taxi. Desde las redes, el administrador de la página promociona la aplicación e insta a sus compañeros a seguirlo en la iniciativa. Como se puede ver en la Imagen 1 (ver anexo), la publicación inaugural afirma que “Los ilegales se pasean por los todos lados hablando de la tecnología y del taxi nadie se ocupa. Hoy por hoy la difusión depende de nosotros. Sigamos insistiendo, un poquito cada día, con colegas y pasajeros”. Este posteo muestra el estrecho vínculo entre BA Taxi y la respuesta a la llegada de las plataformas, evocadas en este caso como “los ilegales”. La referencia a Uber, en este caso, es con un tono moderado. La observación también permitió detectar un punto distintivo de este grupo. Los administradores publicaron instructivos de uso de la aplicación y del cobro por Mercado Pago (Imagen 4) y también diseñaron e imprimieron calcomanías y panfletos de la aplicación, que repartieron con sus colegas y promocionaron a través de la página de Facebook (Imágenes 2, 3, 5 y 6).

Esta etapa de investigación preliminar fue determinante para poder establecer una visión general de la percepción de los taxistas respecto del conflicto con Uber, el uso de BA Taxi y la paulatina incorporación de tecnología a su entorno de trabajo. Esta visión general permitió establecer variables de análisis informadas, que permitan indagar en aspectos específicos sensibles a la percepción de los taxistas sobre los temas estudiados en este trabajo.

Etapa 2: Entrevistas semiestructuradas

Durante el primer semestre de 2022, se realizaron 15 entrevistas semiestructuradas a taxistas hombres y mujeres, choferes y propietarios. El propósito fue analizar distintas variables, construidas a la luz del corpus bibliográfico sobre apropiación tecnológica y sobre los indicios encontrados durante la etapa previa. A continuación, describiré en detalle cada etapa del proceso. Se llevaron a cabo a partir de técnicas de investigación cualitativas, dado que el objetivo es analizar percepciones, construcciones de sentido y espacios de pertenencia que den cuenta de su realidad cotidiana (Winocur, 2008; Marradi, Archenti y Piovani, 2018).

El cuestionario fue desarrollado con el objetivo de conocer los procesos de apropiación de la aplicación BA Taxi pero también de su vínculo general con otras aplicaciones utilizadas en el teléfono celular. Esta perspectiva de análisis fue considerada pertinente dados los hallazgos de la etapa 1 del trabajo de campo. En este sentido, las variables fueron operacionalizadas en función de dar cuenta de procesos de uso de tecnología en general y BA Taxi en particular, su vínculo con otros taxistas y su perspectiva sobre las plataformas. Estos últimos dos puntos son centrales en función del rol del entorno de uso de esa aplicación en función de un “nosotros” y un “otros” (una alteridad) desde la cual se desarrollan los sentidos de pertenencia, centrales para el análisis de los procesos de apropiación según las definiciones de Winocur (2009). También, en el cuestionario se incluyeron preguntas para dar cuenta del perfil sociodemográfico de los participantes y de su capacidad de acceso efectivo a una conexión a internet y a un teléfono *smartphone*.

Método de Selección de participantes

Para la selección de participantes se utilizaron tres métodos de aproximación. El primero, fue parar un taxi de forma aleatoria en la Ciudad de Buenos Aires, comentarle al taxista las características de este trabajo e invitarlo a participar en una entrevista telefónica

breve. Este representa el mayor número de taxistas reclutados. Pero este método mostró un problema: dada la alta cantidad de propietarios en circulación, ninguno de los taxis abordados fue manejado por choferes, por mero azar. El segundo método fue el contacto por redes sociales de taxistas que ofrecen sus servicios por esa vía. Esto brinda un sesgo de base, su uso activo de la tecnología, pero fue necesario para garantizar la voz de taxistas con perfiles específicos, como taxistas con gran presencia en redes. Por último, el tercer método fue la recomendación de colegas. Este método fue principalmente útil a la hora de contactar taxistas mujeres, dado que fue imposible por el primer método. Una de ellas fue contactada por redes sociales, recomendó dos colegas y, a la vez, una de ellas recomendó a otra, en un ejercicio espontáneo de la metodología “bola de nieve”.

Perfil descriptivo de los participantes seleccionados

En la tabla que se muestra a continuación, se describen las principales características demográficas de los casos seleccionados y, en la tabla 5, algunas variables que representan su perfil como taxistas. Los nombres de los entrevistados fueron reemplazados por una codificación numérica para proteger su privacidad.

Código	Género	Edad	Modo de recolección	Nivel educativo
Taxista 1	Hombre	63	Calle	Secundario comp.
Taxista 2	Hombre	30	Calle	Secundario comp.
Taxista 3	Hombre	36	Calle	Universitario inc.
Taxista 4	Hombre	47	Calle	Secundario comp.
Taxista 5	Hombre	56	Calle	Primario comp.
Taxista 6	Hombre	55	Calle	Secundario comp.
Taxista 7	Hombre	36	Referido	Secundario comp.
Taxista 8	Hombre	48	Calle	Secundario comp.
Taxista 9	Hombre	61	Calle	Secundario comp.
Taxista 10	Hombre	46	Redes Sociales	Universitario inc.
Taxista 11	Mujer	60	Redes Sociales	Secundario comp.
Taxista 12	Hombre	61	Calle	Secundario comp.

Taxista 13	Mujer	58	Referido	Secundario comp.
Taxista 14	Mujer	40	Referido	Secundario comp.
Taxista 15	Mujer	52	Referido	Secundario comp.

Tabla 5: perfil demográfico de los taxistas entrevistados. Elaboración propia.

Como puede observarse, los casos seleccionados tienen entre 30 y 63 años y cuentan, en su mayoría, con estudios de nivel medio completos. Once de ellos son hombres y cuatro mujeres, lo que podría objetarse como una sobrerrepresentación, dada la baja presencia de mujeres en la plaza total de taxis. Sin embargo, para selección se priorizó una distribución que dé cuenta de la mayor cantidad de realidades posibles y no llegar a un porcentaje que sea representativo en términos estadísticos al perfil real de los taxistas.

La próxima tabla muestra el perfil como conductores de taxi de los entrevistados.

Código	Taxi es su principal actividad	Años activo en taxi	Propietario o Chofer	Horas de trabajo	Horario de trabajo
Taxista 1	Sí	33	Propietario	8	Mañana -Tarde
Taxista 2	Sí	7	Propietario	8 a 12	Variable
Taxista 3	No	9	Propietario	3	Mañana -Tarde
Taxista 4	Sí	9	Propietario	9	Tarde - Noche
Taxista 5	Sí	29	Propietario	10 a 12	Mañana
Taxista 6	Sí	12	Propietario	10 a 12	Mañana -Tarde
Taxista 7	Sí	13	Propietario	8	Tarde - Noche
Taxista 8	Sí	9	Propietario	11 a 12	Mañana -Tarde
Taxista 9	Sí	12	Chofer	8 a 9	Mañana -Tarde
Taxista 10	Sí	12	Propietario	8	Variable
Taxista 11	Sí	9	Propietario	8	Variable
Taxista 12	Sí	21	Propietario	10	Tarde - Noche
Taxista 13	Sí	8	Chofer	12 a 14	Mañana
Taxista 14	Sí	1	Chofer	12 a 14	Variable
Taxista 15	Sí	11	Propietario	8	Variable

Tabla 6: perfil de taxista de los conductores entrevistados. Elaboración propia.

En este caso, también se logró mediante el proceso de selección alcanzar una distribución heterogénea, que dé cuenta de diversas realidades de los conductores. Para la mayoría, el taxi es su principal actividad y llevan de 1 a 33 años de trabajo. Once son propietarios y sólo cuatro choferes, de los cuales tres son mujeres y sólo uno hombre. Quienes trabajan más tiempo son los choferes, que llevan de 12 a 14 horas diarias. Quien menos trabaja, el Taxista 3, representa el caso en que el taxi no es su principal actividad. En el resto de los casos varía, pero ninguno trabaja menos de 8 horas.

Para terminar de describir el perfil de los participantes, a continuación, expondré sus características en torno al acceso y uso de dispositivos móviles en su vida cotidiana.

Código	Tiene buena conexión a internet	Hace cuántos años dispone de un <i>smartphone</i>	Para qué usa internet en su cotidianeidad
Taxista 1	Sí	10	Búsqueda información, temas culturales, ocio, fotografía. Fue incorporando el uso de tecnología para otras cosas como pago servicios públicos.
Taxista 2	Sí	7	Whatsapp, Facebook, buscar información
Taxista 3	Sí	10	Ver portales de noticias, buscar información
Taxista 4	Sí	6	Whatsapp, redes sociales
Taxista 5	Sí	12	Facebook, mirar películas
Taxista 6	Sí	12	Mail, búsqueda de información, etc
Taxista 7	Sí	10	Para comunicarse, sacar dudas, organizarse
Taxista 8	Sí	10	Averiguar cosas, redes sociales
Taxista 9	Sí	10	“Para todo” Calendario, excel, remedios, redes sociales.
Taxista 10	Sí	15	Todo lo que sea entretenimiento visual en general. Su principal objeto de entretenimiento es la computadora, que está conectada a internet.
Taxista 11	Sí	10	Por las redes sociales, spotify, youtube

Taxista 12	Sí	6	consultar precios, youtube, chat
Taxista 13	Sí	7	“Para todo”, ver youtube, ver televisión, google, whatsapp
Taxista 14	Sí	6	whatsapp, pedir comida, redes sociales,
Taxista 15	Sí	8	películas, redes sociales, escuchar musica

Tabla 7: características de acceso y uso cotidiano del teléfono móvil de los entrevistados. Elaboración propia.

La información presentada en la tabla anterior permite mostrar algunos patrones entre los taxistas entrevistados. El primero y más evidente es la igualdad en la disposición de una buena conexión a internet. Para conocer este punto se preguntó si dependía de wi-fi para conectarse y usar su teléfono o podía hacerlo con los datos de forma independiente. Por otro lado, se preguntó hace cuánto disponían de un teléfono que les permite usar aplicaciones o “*smartphone*”. Todos afirmaron que lo usan desde hace entre seis y quince años, lo que puede interpretarse como una buena experiencia para un dispositivo de uso diario. Por último, se preguntó por los hábitos de consumo de internet en su cotidianeidad. Las respuestas varían principalmente en cuatro líneas: entretenimiento multimedia, comunicación por chat, trámites y búsqueda de información. La quinta categoría para esta pregunta es el uso laboral, que se preguntó aparte, dado se solicitó explícitamente que afirmen su uso cotidiano diferenciado del laboral. En síntesis, es posible afirmar que todos los entrevistados son usuarios activos de su teléfono móvil, sin restricciones por conectividad y con una vasta experiencia de uso de más de cinco años cada uno.

Análisis de los resultados de las variables de investigación

Como indican Hernández Razo & López Sandoval (2019) los estudios de apropiación tecnológica implementan en su mayoría técnicas de análisis cualitativas. En este caso seguiré esta tradición, dada la pertinencia para los objetivos pautados. Para ordenar los resultados, fue utilizado el método comparado continuo de Glasser y Strauss (1967). Fue realizado un uso estándar de esta técnica, a partir de la codificación de la información obtenida en el proceso de entrevistas, para identificar patrones y categorizar los hallazgos. Fue útil la experiencia de Hadid (2017), donde esta técnica permitió alcanzar resultados en el marco de la indagación de apropiación tecnológica por parte de adultos mayores en la Ciudad de Buenos Aires.

A continuación, expondré los resultados de las variables de investigación respectivas a cómo los taxistas usan la tecnología, para comprender mejor qué procesos de apropiación transitaron.

Vinculación con otros taxistas e incorporación de redes sociales

Para profundizar en esta dimensión de análisis, se preguntó los entrevistados si formaban parte de asociaciones gremiales o grupos informales de taxistas, cuáles eran sus formas habituales de vinculación y cómo cambió la tecnología esos vínculos.

De los quince participantes, un tercio formaba parte de algún tipo de agrupación. Sin embargo, esto no mostró correlaciones con su interacción en general con otros colegas. Los dos taxistas más jóvenes se mostraron reacios al vínculo con otros taxistas y afirmaron que no tienen espacio de interacción.

El resto, mostró variaciones. Cinco taxistas afirmaron que utilizan la GNC como espacio de participación. Sin embargo, del resto, tres taxistas afirmaron que reemplazaron la GNC por otras instancias de vinculación, mediadas por las redes sociales.

Whatsapp y Facebook se mostraron como las dos redes sociales preferidas a la hora de socializar entre los taxistas. Los grupos de Whatsapp son numerosos. A nivel socialización, se detectaron grupos asociados a algún tipo de pertenencia gremial o sindical, a establecer lazos de cooperación en caso de necesidad de asistencia mecánica, a cuestiones de seguridad y al desarrollo de vínculos de índole afectivo.

El testimonio de Taxista 6 es ilustrativo para analizar el vínculo del taxista con la tecnología:

“Hablo por Whatsapp porque el taxi es un trabajo muy solitario. Ahora uno está más conectado. Antes era sólo algún cafecito, hablar de si hay o no hay trabajo...”

Esta aplicación demostró ser usada para establecer lazos de seguridad y prevención, dado que el taxi es una profesión muy expuesta a robos. El testimonio de Taxista 6, una vez más, ilustra este punto:

“Una vez agarraron un muchacho que robaba mucho y un día lo vieron en la calle y lo siguieron a través de grupos de Whatsapp. Cuando lo agarraron llamaron a la policía para que lo detenga.”

El Taxista 12 afirma que tuvo una buena experiencia en el uso de esta aplicación en un grupo de asistencia mutua:

“Una vez me quedé sin batería y pedí ayuda por el grupo de Whatsapp. Yo tenía los cables, vino un taxista del grupo que me dio arranque y pude usar el auto para ir a comprar una batería nueva.”

El taxista 7, por otro lado, realiza un uso más restringido de Whatsapp:

“Hablo sólo con amigos de toda la vida del trabajo. Vamos hablando a ver qué pasa en la calle.”

Respecto de Facebook, el uso está más ligado al desarrollo de vínculos afectivos. El Taxista 9 afirmó que:

“Participo de varios grupos de Facebook. Con algunos taxistas nos hacemos amigos y después nos juntamos a comer asado”.

Respecto de esta red social, en el marco de esta investigación se entrevistó a G., el administrador actual del grupo “Bataxistas” y “Taxistas Argentinos” en Facebook. Él mismo es taxista y es un usuario activo de redes. Afirmó que “hay ocho o diez” grupos de taxistas y que “algunos tienen más actividad y otros menos”.

Uso de BA Taxi e incorporación de tecnología a la metodología de trabajo de preferencia

Para profundizar en esta dimensión de análisis, nodal para esta investigación, se preguntó a los entrevistados cuál era la forma de trabajo de preferencia para buscar pasajeros. Luego, se preguntó cuál era su opinión respecto del uso de aplicaciones digitales (en general) para la búsqueda de pasajeros. En caso de que durante la primera ni la segunda pregunta haya surgido el uso de BA Taxi, el tercer paso fue la pregunta explícita por esa aplicación.

Pese a la suposición previa de una correlación por edad en la metodología de trabajo preferida y uso de tecnología, esto no se evidenció con los datos. Los Taxistas 2 y 3, los más jóvenes de la serie, mostraron preferencia explícita por la búsqueda de pasajeros en la calle.

Por el contrario, en el caso del Taxista 1, el de edad más avanzada y mayor tiempo de antigüedad en la profesión, sí se encontró una correlación. Aunque es un activo usuario de su teléfono móvil, como puede evidenciarse en la Tabla 7, no le interesa la incorporación de tecnología para trabajar:

“Me estoy por jubilar, no me interesa aprender cosas nuevas. La verdad no lo necesito.”

Durante el viaje en su auto, el Taxista 1 no tenía ningún dispositivo a la vista, lo que da indicios de una separación entre el trabajo y el uso del dispositivo móvil. Sin embargo, este es el único caso donde se detectó esta separación.

Respecto del resto de los taxistas, la totalidad manifestó usar aplicaciones móviles en el ámbito de trabajo.

Las principales aplicaciones utilizadas son las funcionalidades de GPS, Waze y Google Maps. En este sentido, dada la centralidad del uso de mapas para un taxista, el nivel de conocimiento fue profundo y se mostraron preferencias al detalle. Muchos criticaron Google Maps y mostraron su preferencia por Waze, dada su mejor precisión respecto del estado del tránsito y de las indicaciones viales. Como afirmó la Taxista 13:

“Odio Google Maps, yo uso Waze. Google Maps una vez me hizo doblar a la izquierda en una avenida doble mano y casi chocamos todos”.

Respecto de este punto, el Taxista 11 afirmó que utiliza una aplicación específica para la detección de cámaras de foto multa. El uso de GPS tiene prácticas variadas.

Los taxistas también manifestaron la utilización de la aplicación de cobro electrónico Mercado Pago, desarrollada por la empresa Mercado Libre. Sin embargo, no se habló de ella como la aplicación prioritaria y sólo un tercio del total de entrevistados manifestó usarla. En el trabajo exploratorio de la primera etapa, pudo detectarse que muchos taxistas son reacios a su uso por las comisiones que cobra la empresa. Ese hecho pudo detectarse también en este caso. Como afirma el Taxista 6:

“Uso Mercado Pago nada más que con los viajes arreglados de antemano con gente conocida. Porque ya saben que me tienen que hacer el envío de dinero, sino con las comisiones te matan”.

Con “Envío de dinero” se refiere a una funcionalidad empleada por Mercado Pago para el envío de dinero entre conocidos. Si bien su uso no fue diseñado para el pago de servicios, es la forma más frecuente que se pudo detectar para evitar comisiones de la aplicación.

Uso de BA Taxi

Aunque, en su mayoría, los taxistas entrevistados manifestaron que su forma de trabajo preferida es “yirar”, casi la totalidad (12 taxistas) manifestaron haber usado al menos una vez BA Taxi, y todos sabían de su existencia. Dado que el uso de esta aplicación es el interés principal de esta investigación, es necesario analizar la respuesta de los taxistas en detalle.

Primero, todos los taxistas, incluso los que no usan la aplicación, se mostraron a favor de su existencia. En gran medida, como se afirmó en el capítulo anterior, la aplicación es resultado de un reclamo unánime de las agrupaciones de taxistas al GCABA. Sin embargo, este hecho contrasta con la valoración crítica que tienen hacia su uso, en base a dos aspectos: la falta de conocimiento por parte de los pasajeros y sus problemas de usabilidad.

Respecto de lo primero, las críticas tienen dos patrones de aparición. Por un lado, el desconocimiento por parte de los pasajeros en sí mismo. Algunos de los entrevistados manifestaron que recomendaron la aplicación a distintos clientes dado que no la conocían. Por otro lado, ligado a esta crítica y como contrapartida, la principal queja por parte de los taxistas entrevistados es la falta de impulso y publicidad de la aplicación por parte del GCABA. Como afirma Taxista 7 cuando se le pregunta por la aplicación:

“Si el gobierno no lo fomenta y no te ayuda es lo mismo que nada. Principalmente no lo fomenta en publicidad”.

La segunda variante de críticas a la aplicación está relacionada a problemas de usabilidad y fallas técnicas.

Un taxista, por ejemplo, cambió de celular y no pudo volver a usar la aplicación luego de tres meses. Se trata de la Taxista 15:

“Hace tres meses cambié de teléfono y no sé qué pasa que no puedo instalarla. Me tuvieron que hacer un usuario nuevo y todavía no me lo pasaron. Desde marzo estoy así”.

Además, la aplicación es sólo compatible con el sistema Android, por lo que los taxistas que tienen Iphone no pueden utilizarla. De los 15 entrevistados, fue el caso de dos. Uno de ellos, sin embargo, usa dos teléfonos para poder usar BA Taxi. Se trata del Taxista 9, que es chofer.

Los problemas de usabilidad, sin embargo, no son la principal causa que manifiestan los choferes a la hora de afirmar que usan poco la aplicación. El principal motivo es la poca cantidad de viajes por día que brinda BA Taxi, con respecto al resto de las metodologías de trabajo.

El taxista 8, incluso, afirma que a veces se olvida de “prenderla”:

“No me modifica en nada. A veces la tengo toda la semana y me puede pasar uno o dos viajes por día como mucho. Si me olvido de prenderla no me doy cuenta.”

Además, el mismo taxista afirma que usó Uber en el exterior y su experiencia fue totalmente distinta.

“Usé Uber para trabajar en un viaje a Brasil y es una metralleta de viajes. Es muy difícil competir contra eso. Acá BA Taxi no te tira ni dos viajes por día”.

A los taxistas que usan la aplicación se les preguntó qué porcentaje pueden llegar a representar en una semana los viajes que surgen de BA Taxi. Ninguno dio un porcentaje mayor al 20% semanal, aun forzando una estimación al alza.

Uso de otras aplicaciones

Sólo dos taxistas afirmaron usar aplicaciones de plataformas. Ambos en la misma situación: dado que viven más allá de los límites de la Ciudad, usan la función que les permite tomar viajes que los lleven desde sus casas a la Capital y viceversa. De esta forma aprovechan distancias que de otra manera perderían. En un caso se usa la aplicación Uber Taxi y en el otro Beat.

El resto de los participantes se mostró altamente crítico con las aplicaciones, afirmando que son ilegales y que no las usarían.

Sin embargo, las entrevistas arrojaron un resultado inesperado a la hora de hablar del uso de aplicaciones para buscar pasajeros. Además de BA Taxi, Beat y Uber Taxi, hay grupos de Whatsapp destinados específicamente para la búsqueda de pasajeros.

La Taxista 11, de hecho, gestiona dos de estos grupos.

“Tengo dos grupos, uno de taxistas en general y uno de mujeres. Trabajamos mucho con influencers y famosos, entonces nos mandan un mensaje a Whatsapp o a nuestra cuenta de Instagram y nosotros lo enviamos al grupo que tenemos con los choferes. Nada más trabajamos con choferes recomendados.”

Luego, los taxistas pagan una comisión mensual en función de la cantidad de viajes que hayan realizado. En ese caso, la Taxista 11 es la creadora y la moderadora del grupo.

La Taxista 11 fue quién recomendó para ser entrevistada para esta tesis a la Taxista 14, una de las participantes en sus grupos de trabajo. A diferencia de la primera, la Taxista 14 es

chofer, es decir que alquila el auto para trabajar. Durante la conversación, amplió el universo de uso de grupos de Whatsapp a cuatro categorías. La más compleja de todas consiste en una iniciativa que usa cuatro grupos de Whatsapp a la vez:

“Hay una modalidad que imitan muchos que es esta: uno o más moderadores manejan cuatro grupos de Whatsapp. Uno para el turno mañana y otro para el turno tarde. Después hay otro para charlar más de la vida. Y después hay un grupo donde los choferes comparten la ubicación en tiempo real durante las 8 horas de trabajo y el moderador les pasa viajes si están cerca de algún lugar donde hayan pedido un viaje”.

El nivel de sofisticación de esta estrategia es notorio. La Taxista 14 afirma que esa modalidad le aporta más viajes que BA Taxi y está cerca de la cantidad que aportan desde la parada en que suele trabajar. La Taxista 11, por su parte, sólo trabaja a través de esa modalidad de grupos de Whatsapp, igual que la Taxista 13.

Para poder acceder, afirma la Taxista 14, es necesario enviar una foto con toda la documentación del auto y la licencia al día, aunque hay grupos que no piden nada más que una recomendación. Un detalle de interés es que los moderadores de estos grupos usan el cotizador de BA Taxi para calcular los precios de los viajes y orientar a los pasajeros. Esto, como vimos en el capítulo 2, sesga la información brindada por el GCBA acerca de la cantidad de viajes cotizados. Esta es la última variante de uso de tecnología detectada durante este trabajo. Hay taxistas que utilizan aplicaciones vinculadas a la empresa de Radio Taxi en la que trabajan, pero no son consideradas en este trabajo dado que sólo reemplazan la provisión de taxis por radio por el uso de una aplicación.

CONCLUSIONES

La pregunta central de este trabajo de investigación buscó conocer el alcance de la aplicación BA Taxi en tanto respuesta al conflicto suscitado por la llegada de las aplicaciones, principalmente Uber y Cabify. En base a los datos presentados, es necesario establecer algunas precisiones que establecen variaciones para el análisis, dado que las entrevistas se desarrollaron durante 2022, un momento de alza en la actividad de los taxistas.

Primero, es necesario diferenciar la situación pre pandemia y post pandemia. Antes de marzo de 2020, las aplicaciones como Uber gozaban de buena salud y representaban un desafío para la gran cantidad de taxis en circulación por la Ciudad. Si bien no hay datos oficiales, los taxistas afirman que en la actualidad notan una merma en la cantidad de autos de trabajo vía plataformas. Un indicador para esta afirmación son los comentarios de los pasajeros, que suelen contar a los taxistas que los costos de la plataforma estaban muy caros cuando se suben a sus autos. Dado que los precios de las aplicaciones suben frente a la gran demanda, es plausible afirmar que una suba elevada de los costos de viaje está asociada a la existencia de menos choferes, que tienen que hacer frente a una demanda de viajes constante. Este punto es sólo una especulación, dada la falta de datos oficiales sobre las plataformas.

El segundo factor por aclarar es la menor cantidad de taxis que hay en la actualidad, y la mayoría de los propietarios por sobre los choferes en actividad. Al haber menos cantidad de taxis en circulación, y menos autos de plataformas, hay más trabajo para los taxistas en actividad. Aun así, la mirada de los taxistas sobre la profesión es mala. Todos los entrevistados, de forma unánime, afirman que la actividad está en un momento complicado. Si bien hay mucho trabajo, esto es a causa del cese de taxistas en la actividad a causa de fallecimientos por Covid-19, complicaciones con el mantenimiento de los autos y escasez en la oferta de trabajo para los choferes que necesitan alquilar para poder trabajar.

Estas dos precisiones buscan dar perspectiva a los resultados obtenidos. De los quince entrevistados, once son propietarios y los propietarios pueden tener mayor margen a la hora de elegir su modalidad de trabajo y priorizar el “yire” por sobre el uso de aplicaciones. Sin embargo, expresan también una opinión generalizada respecto de las fallas constantes y el bajo impacto del uso de la aplicación sobre la recaudación semanal.

Los choferes entrevistados pueden ayudar a complementar esa visión. Si bien todos usan BA Taxi, la aplicación no resulta un factor determinante en su recaudación. Sin embargo, recurren a herramientas alternativas con el uso de tecnología, principalmente a partir del uso de grupos de Whatsapp.

Consideradas estas premisas, puede llegarse a las siguientes conclusiones.

Los taxistas presentan un alto grado de apropiación tecnológica respecto de BA Taxi. Esta afirmación se corresponde con los preceptos de Winocur (2009), quien afirma que el vínculo con la tecnología se da en un proceso de construcción simbólica relacionado a un otro cercano y a una alteridad extraña. Desde su origen, como fue explicitado, ese es el vínculo de los taxistas con BA Taxi, el vínculo de solidaridad en búsqueda de la resiliencia de una profesión sacrificada y en resistencia a la llegada de la primera competencia de peso en la historia de la actividad, las plataformas.

Sin embargo, este proceso de apropiación no alcanza para afirmar el éxito de BA Taxi en tanto herramienta para los taxistas. La aplicación, según afirman los entrevistados, presenta fallas y es poco conocida por los pasajeros, por lo que tiene un lugar secundario, sin peso en el trabajo diario. Si el Gobierno buscó brindar una herramienta de apoyo a los taxistas para hacer frente a las plataformas, los resultados son magros, dada la poca eficacia de la aplicación y su marginal impacto en la recaudación diaria.

A la hora de poner a prueba los últimos desarrollos de la teoría sobre apropiación tecnológica, es oportuno rescatar la tipología desarrollada por Gendler et al. (2018). El uso de múltiples grupos de Whatsapp como estrategia autogestionada por los taxistas puede considerarse un ejemplo de la categoría “Apropiación Adaptada o Creativa”. El uso de la aplicación va más allá de los diseños originales de Whatsapp y la tecnología es puesta al servicio de la necesidad laboral de los taxistas.

Otro ejemplo de Apropiación Adaptada puede ser el uso del Envío de Dinero a través de Mercado Pago. Aunque la aplicación tiene poco uso, los taxistas buscan las formas de usarla en su beneficio.

Si bien es posible que BA Taxi no sea la solución a los problemas del Taxi, hay indicios para poder afirmar que existen iniciativas autogestionadas que muestran mecanismos de trabajo exitosos a través del uso de dispositivos móviles. En ese sentido, considero esta vía de análisis un área de oportunidad para la investigación futura.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

ARTÍCULOS ACADÉMICOS

Artecona, R., & Chau, T. (2017). Labour issues in the digital economy. In *repositorio.cepal.org*. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/42046>

Barrantes, R. (2007). *Análisis de la demanda por TICs: ¿Qué es y cómo medir la pobreza digital?* http://www.dirsi.net/files/02-Barrantes_esp_web_18set.pdf

Benitez Larghi, S. (2013). Lo popular a partir de la apropiación de las TIC: tensiones entre representaciones hegemónicas y prácticas. *Question, 1*(38).

Benítez Larghi, S., Aguerre, C., Calamari, M., Fontecoba, A., Moguillansky, M., & Ponce de León, J. (2013). De brechas, pobreza y apropiaciones: Juventud, Sectores Populares y TIC en la Argentina. *Revista Versión, 27*.

Benítez Larghi, S., Calamari, M., Ponce de León, J., Aguerre, C., Fontecoba, A., & Moguillansky, M. (2011). De brechas, pobreza y apropiaciones. Juventud, Sectores populares y TIC en la Argentina. *Estudios de Comunicación, Política Y Cultura*.

Benítez Larghi, S., Lemus, M., & Welschinger Lascano, N. (2014). La inclusión masiva de tecnologías digitales en el ámbito escolar: un estudio comparativo de la apropiación de TIC por estudiantes de clases populares y clases medias en el marco del Programa Conectar Igualdad en el Gran La Plata. *Propuesta Educativa, 2*(42), 86–92. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7478/pr.7478.pdf

Cabello, R., & Adrián López. (2017). *Contribuciones al estudio de procesos de apropiación de tecnologías*. Ediciones Del Gato Gris.

Del Nido, J. M. (2019). Tecnología y ansiedad de modernidad: notas etnográficas sobre el conflicto de Uber en Buenos Aires. *Hipertextos, 7*(11), 171–198. <https://revistas.unlp.edu.ar/hipertextos/article/view/7887>

- Del Nido, J. M. (2020). Inscription: Taxi Work Relations, the Ficha, and the Political Economy of a Market Device. *Anthropology of Work Review*, 41(1), 50–58. <https://doi.org/10.1111/awr.12189>
- Del Nido, J. M. (2021). Taxis vs. Uber: Courts, Markets, and Technology in Buenos Aires. In *Stanford University Press*. Stanford University Press. <https://www.sup.org/books/title/?id=31529>
- Di Maggio, P., & Hargittai, E. (2001). From the “Digital Divide” to “Digital Inequality”: Studying Internet Use as Penetration Increases. *IDEAS Working Paper Series from RePEc*.
- Galperin, H., & Mariscal, J. (2007). *Digital poverty : Latin American and Caribbean perspectives*. International Development Research Centre.
- Gendler, M., Méndez, A., Samaniego, F., & Amado, S. (2018). Uso, apropiación, cooptación y creación: pensando nuevas herramientas para el abordaje de la Apropiación Social de Tecnologías. In *Acerca de la apropiación de tecnologías Teoría, estudios y debates*. Ediciones del Gato Gris.
- Gerbaudo, P. (2019). The Platform Party: The Transformation of Political Organisation in the Era of Big Data. In *Digital Objects, Digital Subjects: Interdisciplinary Perspectives on Capitalism, Labour and Politics in the Age of Big Data* (pp. 187–198). University of Westminster Press.
- Gonzalez Cao, R. (2018). *Los trabajadores de plataforma y la evolución de las relaciones laborales*. CEAT-FCE-UBA.
- Grosso, M. J. (2019). Especialización productiva y las prácticas de outsourcing y offshoring en el sector de Software y Servicios Informáticos. *Revista Pymes, Innovación Y Desarrollo*, 7(3), 37–62.

- Hadid, G. (2017). *Posibilidades Y Límites En El Uso De Las Tecnologías: Las Personas Mayores De La Ciudad De Buenos Aires Frente A La Inclusión Digital (2016-2017)* [Tesis de maestría no publicada]. <https://ri.unsam.edu.ar/handle/123456789/143>
- Hernández Razo, Ó. E., & López Sandoval, M. G. (2019). Apropiación social de tecnologías digitales en un contexto de trabajo informal y precario. *Entreciencias: Diálogos En La Sociedad Del Conocimiento*, 7(19). <https://doi.org/10.22201/enesl.20078064e.2018.19.67275>
- Hine, C. (2004). *Etnografía virtual*. Editorial Uoc.
- International Labor Organization (ILO). (2016). *Non-standard employment around the world: Understanding challenges, shaping prospects*. ILO.
- Lago Martínez, S., Gendler, M., Méndez, F., Samaniego, F., & Álvarez, A. (2017). Repensando la Apropiación de las Tecnologías Digitales. *Ponencia En ELX Xxi Congreso ALAS, UDELAR*.
- Lago Martínez, S., Álvarez, A., Gendler, M., & Méndez, A. (2018). *Acerca de la apropiación de tecnologías: Teoría, estudios y debates*. Ediciones del gato gris.
- Madariaga, J., Buenadicha, C., Molina, E., & Ernst, C. (2019). *Economía de plataformas y empleo ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?* CIPPEC - BID - OIT.
- Marradi, A., Nélica Archenti, & Juan Ignacio Piovani. (2018). *Manual de metodología de las ciencias sociales*. Siglo Veintiuno Editores.
- Méndez, A., Gendler, M., Samaniego, F., & Andonegui, F. (2017). Apropiación social de las tecnologías: reflexiones en pos de una re-tipificación del concepto. *Actas XII Jornadas de Sociología de La Universidad de Buenos Aires*.
- Oszlak, O. (2020). El Estado en la era exponencial. In *Cedes.org*. Instituto Nacional de Administración Pública. <https://doi.org/978-987-9483-38-1>

- Rivoir, A., & Morales, M. J. (2019). *Tecnologías digitales: Miradas críticas de la apropiación en América Latina*. Clacso.
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Caja Negra Editora.
- The Amalgama. (n.d.). *BA Taxi - Case Study*. Amalgama. Retrieved April 6, 2022, from <https://amalgama.co/case-study/ba-taxi/?lang=es>
- Van Dijk, J. (2008). The Digital Divide in Europe. In *The Handbook of Internet Politics*. Routledge.
- Winocur, R. (2009). *Robinson Crusoe ya tiene celular : La conexión como espacio de control de la incertidumbre*. Siglo XXI.
- Winocur, R. (2006). Internet en la vida cotidiana de los jóvenes. *Revista Mexicana de Sociología*, 68(3). <https://doi.org/10.22201/iis.01882503p.2006.003.6069>

GACETILLAS DE PRENSA DEL GCABA

- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (n.d.). *Lanzamiento Libro de quejas digital*. <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/libro-de-quejas-digital>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2012, March 21). *La Ciudad de Buenos Aires relanza su sitio Web*. <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/la-ciudad-de-buenos-aires-relanza-su-sitio-web>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2017, January 5). *Se lanzó BA TAXI*. <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/se-lanzo-ba-taxi>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2022). *Boti: El Chatbot de la Ciudad (Estudio de Caso)*. <https://www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/innovacion/boti>

NOTAS DE PRENSA

Ámbito Financiero. (2016, September 15). *La Legislatura porteña aprobó la ley para crear la aplicación "Taxi BA."* <https://www.ambito.com/politica/la-legislatura-portena-aprobo-la-ley-crear-la-aplicacion-taxi-ba-n3955172>

Clarín. (2018, March 29). *Disuelven el Ministerio de Modernización de la Ciudad.*

Clarín. https://www.clarin.com/ciudades/disuelven-ministerio-modernizacion-ciudad_0_ryICwvc5f.html

ElDiarioAR. (2021, December 20). *Cae la renovación de licencias y sube el tiempo de espera: conseguir taxi en Buenos Aires lleva hasta media hora.*

https://www.eldiarioar.com/sociedad/cae-renovacion-licencias-sube-tiempo-espera-taxi-buenos-aires-lleva-media-hora_1_8597697.html

Infobae. (2016, April 15). *Los taxistas cortaron el tránsito por Uber y las redes sociales volvieron a estallar.* Infobae. <https://www.infobae.com/2016/04/15/1804652-los-taxistas-cortaron-el-transito-uber-y-las-redes-sociales-volvieron-estallar/>

Iproup. (2022, March 1). *El día que Argentina se quedó sin taxis: ¿Uber y Didi ganaron la pelea (y ahora se aprovechan con viajes más caros)?*

<https://www.iproup.com/economia-digital/28499-uber-cabify-por-que-hay-menos-taxis-en-la-ciudad>

La Nación. (2016, June 3). *BA Taxi, la respuesta del Gobierno de la Ciudad a Uber para viajar con choferes y autos registrados.*

<https://www.lanacion.com.ar/tecnologia/ba-taxi-la-respuesta-del-gobierno-de-la-ciudad-a-uber-para-viajar-con-choferes-y-autos-registrados-nid1905182/>

La Política Online. (2022, March 7). *Por la pandemia, las apps y la crisis se derrumbó la cantidad de taxis que circula en Ciudad.*

<https://www.lapoliticaonline.com/ciudad/por-la-pandemia-las-apps-y-la-crisis-se-derrumbo-la-cantidad-de-taxis-que-circula-en-ciudad/>

Perfil. (2016, May 21). “*Como emprendedor entiendo a Uber, como funcionario no.*”

<https://www.perfil.com/noticias/sociedad/como-emprendedor-entiendo-a-uber-como-funcionario-no-0072.phtml>

NORMATIVA Y ACUERDOS INTERNACIONALES

Declaración de Santo Domingo “Gobernabilidad y Desarrollo en la Sociedad del Conocimiento”

Organización de los Estados Americanos

Link: https://www.oas.org/es/sap/dgpe/guia_egov.asp

LEGISLACIÓN DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES CITADA

Ley 3304 (26 de noviembre de 2009) Ley de Modernización de la Administración Pública

Link: <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley3304.html>

Ley 3622 (11 de noviembre de 2010) Incorporación al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del Título Décimo Segundo “Del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro - Taxis”

Link: <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley3622.html>

Ley 5627 (15 de septiembre de 2016) Incorporación de BA Taxi al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Link: <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley5627.html>

EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS DEL GCABA CITADOS

Proceso de contratación Amalgama SRL

Expediente: EX-2019-05440801-GCABA-SECCTI

Link: <https://www.buenosairescompras.gob.ar/PLIEGO/VistaPreviaPliegoCiudadano.aspx?q= BQoBkoMoEhz5rT2sC3p9wr6d0yhSYjLSLSMxcYfKfsvAJJIO95GIVuK0ZnmwfeC>

PEDIDOS DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA AL GCBA CONSULTADOS

Fuente de consulta: Dataset de Pedidos de Acceso a la Información del portal BA Data

Link: <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/acceso-informacion-publica>

En el Anexo 2 se adjunta el contenido de los pedidos de acceso y sus respuestas.

Expedientes consultados:

- | | |
|---|--|
| - Exp. 10074966 - Respondido:
21/04/2022 | - Exp: 16171578 - Respondido: 3/7/2019 |
| - Exp: 15983755 - Respondido: 1/7/2021 | - Exp: 11805885 - Respondido:
30/4/2019 |
| - Exp: 9044734 - Respondido: 4/5/2020 | - Exp: 5001127 - Respondido: 16/2/2018 |
| - Exp: 29914699 - Respondido:
31/10/2019 | - Exp: 3179142 - Respondido: 8/2/2018 |
| - Exp: 16327495 - Respondido:
11/6/2019 | - Exp: 24041734 - Respondido:
11/9/2017 |

ANEXO 1 - PUBLICACIONES EN GRUPOS DE FACEBOOK ANALIZADAS

#	Imagen 1
Grupo	Bataxistas
Fecha:	10 de mayo de 2018
Texto:	“Los ilegales se pasean por los todos lados hablando de la tecnología y del taxi nadie se ocupa. Hoy por hoy la difusión depende de nosotros. Sigamos insistiendo, un poquito cada día, con colegas y pasajeros.”
Imagen	

#	Imagen 2
Grupo	Bataxistas
Fecha:	18 de mayo de 2018
Texto:	“Los asientos hablan. Kit completo para difundir la app. Lo retirás en Sacta de martes a jueves hasta las 12.30hs. Los volantes blanco y negro los repartimos nosotros. Quien quiera colaborar con la difusión avise y combinamos para entregarlos.”



#	Imagen 3
Grupo	Bataxistas
Fecha:	6 de junio 2018
Texto:	<i>sin texto</i>
Imagen	

#	Imagen 4
Grupo	Bataxistas
Fecha:	12 de junio 2018
Texto:	“Si no podés cobrar con tarjeta y no tenés posnet o el pasajero no tiene el plástico, ni efectivo y vive en José C. Paz o en Long Champs y no tenés CBU, todavía hay una manera de resolver el cobro del fucking viaje: Bajate la App de Mercado Pago y cobrá con código QR. El pax tiene que tener la App de MercadoPago o MercadoLibre. Suerte!!!”
Imagen	

#	Imagen 5
Grupo	Bataxistas
Fecha:	19 de junio 2018
Texto:	<p>“VAMOS MUCHACHOS/AS, LA PUBLICIDAD DEPENDE DE NOSOTROS. Afiche color ilustración sin plastificar: \$15.- Afiche color obra sin plastificar: \$12.- Plastificar: +\$30.- 100 volantes B/N: \$40.-. Afiche ilustración+plastificado+100 volantes: \$80.-. Otras cantidades consultar en el lugar. LIBRERÍA FORUM, ESQUINA DÍAZ VELEZ Y YATAY. Lunes a viernes de 7.00 a 21.00. Sábados de 9 a 13.”</p>

Imagen

BA Taxi
Una nueva forma de conseguir taxi

Es seguro
Es rápido
Es legal
Podés pagar con tarjeta
Podés estimar el costo y duración del viaje
Podés calificar el servicio recibido
Podés recuperar tus objetos de valor olvidados y mucho más...

Este movil es un **BAtaxi oficial**

DESCARGÁ LA APP DE PASAJERO EN

GET IT ON **Google Play** Download on the **App Store**

Vamos Buenos Aires

BA Taxi
Pasajero
La App oficial para pedir un taxi desde tu celular
Segura, confiable, cómoda.
No se paga adicional, Recibís los datos del chofer y vehículo. Podés pagar con tarjeta, calificar al taxista...
seguir el recorrido del auto, saber el tiempo de llegada, el costo del viaje y mucho más.
www.buenosaires.gob.ar/taxis
Mira el tutorial en YouTube

BA Taxi
Pasajero
La App oficial para pedir un taxi desde tu celular
Segura, confiable, cómoda.
No se paga adicional, Recibís los datos del chofer y vehículo. Podés pagar con tarjeta, calificar al taxista...
seguir el recorrido del auto, saber el tiempo de llegada, el costo del viaje y mucho más.
www.buenosaires.gob.ar/taxis
Mira el tutorial en YouTube

BA Taxi
Pasajero
La App oficial para pedir un taxi desde tu celular
Segura, confiable, cómoda.
No se paga adicional, Recibís los datos del chofer y vehículo. Podés pagar con tarjeta, calificar al taxista...
seguir el recorrido del auto, saber el tiempo de llegada, el costo del viaje y mucho más.
www.buenosaires.gob.ar/taxis
Mira el tutorial en YouTube

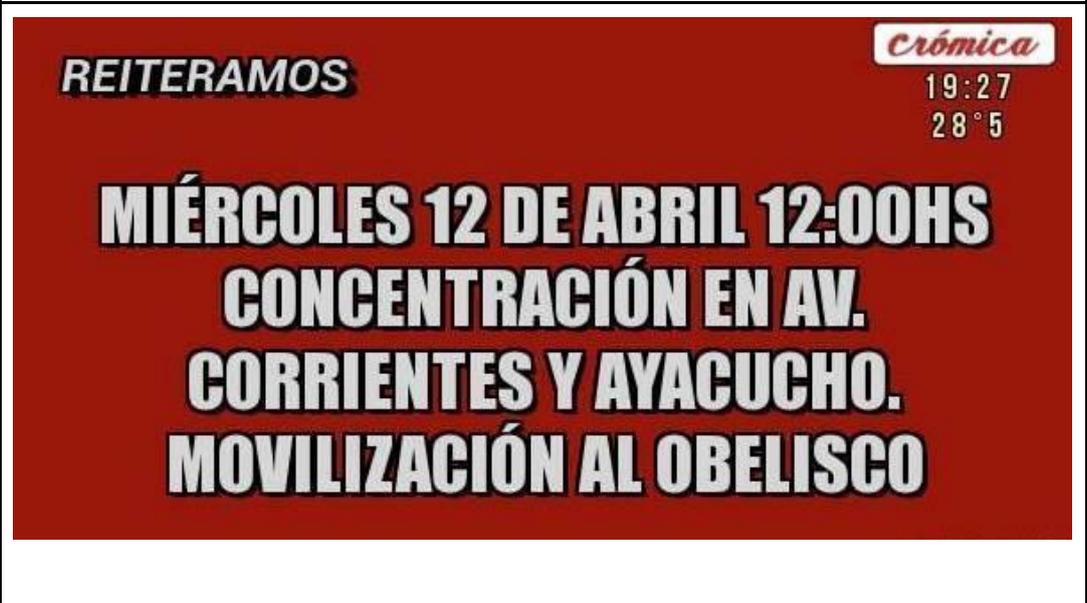
#	Imagen 6
Grupo	Bataxistas
Fecha:	23 de julio de 2018
Texto:	“Nuevo calco para promocionar la App e identificar los móviles. El juego de 2 10x10 bajo vidrio y 1 15x15 sobre vidrio para luneta: \$45.-. Gracias a todos por el apoyo. Esperamos poder entregar a muchos compañeros y toda la ayuda que puedan dar en este aspecto será de gran valor. Mañana martes de 13 a 15 hs. estoy entregando en la esquina de Diaz Velez y Rawson. Avisen por acá antes de pasar y cuántos juegos va a llevar. El diseño original quedaba transparente así que tuvimos que cambiar. Es un poco más caro porque es un proceso doble para que tenga fondo blanco.”



#	Imagen 7
Grupo	Bataxistas
Fecha:	27 de junio de 2018
Texto:	“MAÑANA TODOS A PLAZA DE MAYO”
Imagen	

#	Imagen 8
Grupo	Bataxistas
Fecha:	11 de agosto de 2018
Texto:	“Muchachos, creo que tenemos que empezar a cambiar la cabeza en algunas cosas. Además de usar BA Taxi hay que empezar a cobrar con Mercado Pago. Es lo que se viene por lo simple y seguro que es. El pasajero escanea tu código QR y hace todo desde su celular hasta que vos ves reflejado el cobro en el tuyo. Los pibes ya pagan todo de esa manera. Tenemos que pensar cómo recuperar pasajeros y esta es una oportunidad excelente.”
Imagen	

#	Imagen 9
Grupo	Taxistas Unidos de CABA
Fecha:	25 de marzo de 2017
Texto:	ATENCIÓN COMPAÑEROS: EL DÍA 12 DE ABRIL ES EL ANIVERSARIO DE LA ILEGALIDAD, DEL

	<p>PATOTERISMO CORPORATIVO ,DEL ATROPELLO A UN ESTADO SOBERANO Y DE LA BURLA PERMANENTE A LA JUSTICIA PARALELAMENTE EL GOBIERNO DE LA CIUDAD TAMBIÉN CUMPLE 1 AÑO...</p> <p>1 AÑO DE INDIFERENCIA, DE INCAPACIDAD, DE INOPERANCIA Y SOBRE TODO, DE PERMITIR QUE UNA MULTINACIONAL INESCRUPULOSA , PROHIBIDA POR LA JUSTICIA EN C.A.B.A, OFREZCA SU FALSO SERVICIO, PUBLICITE Y OPERE CON TOTAL IMPUNIDAD FRENTE A LAS NARICES DE TODOS LOS ARGENTINOS.</p> <p>POR TALES MOTIVOS, NUESTROS RECLAMOS VAN A SER AÚN MAS FUERTES ESA MALDITA FECHA.</p> <p>TODOS AL OBELISCO PORTEÑO COMPAÑEROS</p> <p>CONCENTRAMOS A PARTIR DE LA 12:00HS. ,EL 12 DE ABRIL EN LA INTERSECCIÓN DE LA AV. CORRIENTES ESQUINA AYACUCHO</p>
Imagen	

#	Imagen 10
Grupo	Taxistas Unidos de CABA
Fecha:	5 de agosto de 2017
Texto:	<i>sin texto</i>

Imagen

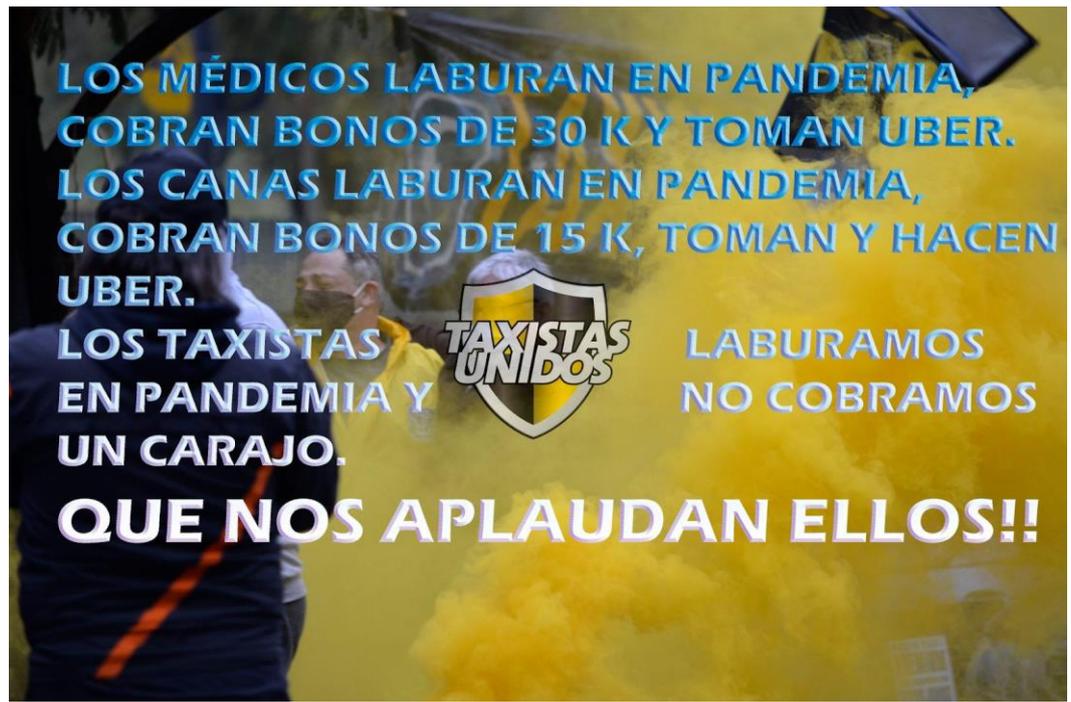
9 DE AGOSTO 11HS
LIBERAR
BLOQUEO YA!!!
BLOQUEO AL ENACOM

#	Imagen 11
Grupo	Taxistas Unidos de CABA
Fecha:	25 de junio 2018
Texto:	<p>ATENCIÓN COMPAÑEROS: RECUERDEN LA MILITANCIA X LA CAUSA:</p> <p>Si bien entendemos la problemática económica y la necesidad de recaudar, también entendemos que debemos luchar por la fuente laboral que nos permite hacerlo. La medida adoptada tiene carácter de urgencia. En un contexto judicial estancado y mermado por decisiones viciadas de nulidad, solo nuestras acciones conjuntas van a revertir la situación adversa. Es por ello que el jueves 28 a las 11:00Hs., compañeros de La Plata, Vte Lopez, Martínez, Avellaneda, La Matanza , UCAIRRA , seguramente Berizo, y la CABA, vamos a unir fuerzas frente a Plaza de Mayo en apoyo a una intimación judicial a la AFIP, organismo que desde hace mas de 2 años tendría que haber querrellado a la multinacional pirata que evade impuestos Federales al Estado soberano.</p> <p>RECORDÁ INVITAR A TODOS LOS COLEGAS QUE CONOZCAS.</p>

	<p>EL 28, LOS TAXISTAS DE TODO BUENOS AIRES VAMOS A DEMOSTRAR EL REPUDIO AL BOICOT DEL BLOQUEO A LOS ILEGALES DEL TRANSPORTE.</p> <p>A LAS 11:00Hs. TODOS A PLAZA DE MAYO!! AFIP CENTRAL</p>
Imagen	

#	Imagen 12
Grupo	Taxistas Unidos de CABA
Fecha:	5 de septiembre de 2020
Texto:	<i>sin texto</i>

Imagen

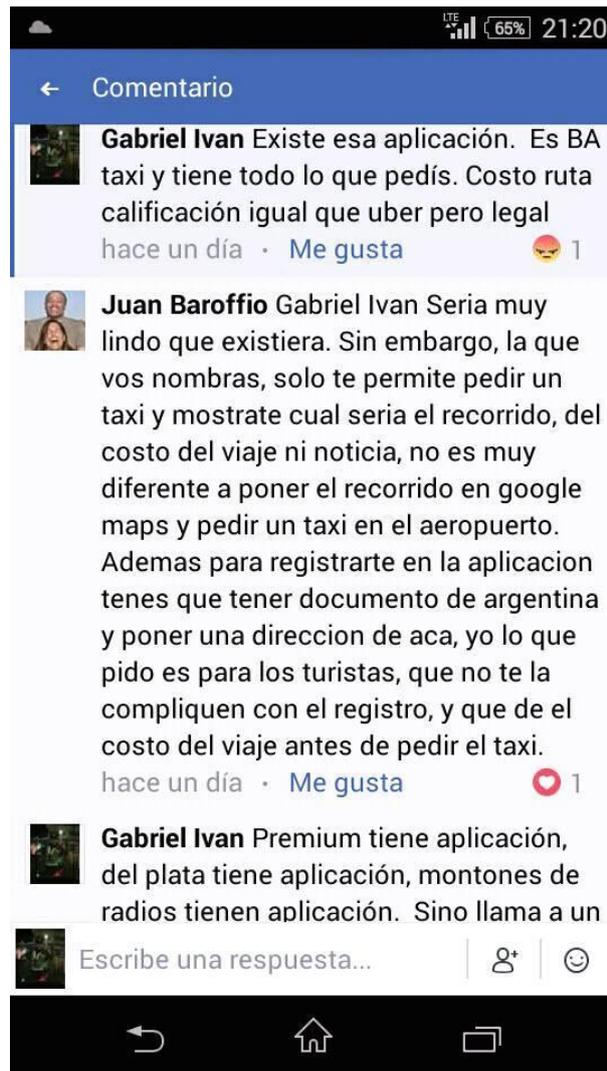


#	Imagen 13
Grupo	Taxistas Unidos de CABA
Fecha:	15 de julio de 2020
Texto:	CONOZCAN A NUESTROS ENEMIGOS !!! EL TRANSPORTE ILEGAL HACE LO QUE QUIERE Y ELLOS LO PERMITEN, LO PROMOCIONAN O SE LLENAN LOS BOLSILLOS CON LOS CURSOS PEDORROS Y VIVEN DE CONTROLARNOS O SIMPLEMENTE MIRAN PARA OTRO LADO MIENTAS A NOSOTROS NO NOS ALCANZA EL DINERO PARA VIVIR.



#	Imagen 11
Grupo	Bataxistas
Fecha:	20 de junio de 2022
Texto:	“Gente todavía no la tengo la App. Pero miren lo que me están diciendo en face. Una buena oportunidad para hacernos conocidos. O no se si este pavo me esta chamuyando.”

Imagen



ANEXO 2 - PEDIDOS DE ACCESO A LA INFORMACIÓN RELACIONADOS CON EL TAXI EN LA CABA ANALIZADOS

A continuación, se lista una selección de los pedidos de acceso a la información consultados en el Dataset “Acceso a la Información Pública” del portal BA Data.

Los mismos corresponden a pedidos realizados por terceros, publicados de forma anonimizada. El dataset fue creado y es mantenido por la DG Seguimiento de Organismos de Control y Acceso a la Información del Ministerio de Gobierno de la CABA.

Es publicado bajo una licencia Creative Commons CC-BY-2.5-AR.

Link al dataset: <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/acceso-informacion-publica>

Los pedidos serán ordenados por fecha de forma descendente. Antes de cada uno se explicita el dato contenido en la columna “Expediente” junto con la fecha disponible en la columna “Respuesta”. Las mayúsculas corresponden a la publicación original. Las negritas fueron agregadas por el autor.

Exp: 10074966 - Resp: 21/04/2022

¿CUAL ES LA CANTIDAD DE **PEONES DE TAXI ACTIVOS** DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES? ¿CUANTOS RENOVARON O ADQUIRIERON SU LICENCIA, TARJETA VERDE HABILITANTE DURANTE EL AÑO 2021?

> CONFORME LO REQUERIDO, SE HACE SABER QUE LA CANTIDAD DE PEONES DE TAXIS QUE ACTUALMENTE SE ENCUENTRAN ACTIVOS EN ESTA CIUDAD, POR RENOVACIÓN O ADQUISICIÓN DE LICENCIA (TARJETA VERDE) HABILITANTE DURANTE EL AÑO 2021, RESULTA DE UN TOTAL DE 3.412 PEONES DE TAXIS.

Exp: 15983755 - Resp: 1/7/2021

¿CUAL ES LA CANTIDAD DE **PEONES DE TAXI ACTIVOS** DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES? ¿CUANTOS RENOVARON O ADQUIRIERON SU LICENCIA?

> CONDUCTORES DE TAXI: SE REGISTRAN 6464 CHOFERES, DE LOS CUALES 772 ESTAN INSCRIPTOS BAJO RELACION CON MANDATARIAS.-

Exp: 9044734 - Resp: 4/5/2020

¿CUAL ES LA CANTIDAD DE **PEONES DE TAXIS ACTIVOS** DE CABA QUE RENOVARON O ADQUIRIERON SU LICENCIA HABILITANTE, BAJO CONVENIO COLETIVO TRABAJO 436/06 Y MODALIDAD DE DEPENDENCIA?¿CUANTOS SON EMPLEADOS DE EMPRESAS MANDATARIAS Y CUANTOS DE PARTICULARES?

> SE NOTIFICA QUE SE ENCUENTRAN REGISTRADOS UN TOTAL DE 9237 CONDUCTORES NO TITULARES (CNT) BAJO LA MODALIDAD DE DEPENDENCIA, DE LOS CUALES 1283 SE REGISTRAN CON MANDATARIAS Y LOS RESTANTES 7954 CON EMPLEADORES PARTICULARES.

Exp: 29914699 - Resp: 31/10/2019

¿CUANTOS **TITULARES DE LICENCIA DE TAXI** HAY? ¿CUANTOS **CONDUCTORES HABILITADOS** PARA MANEJAR UN TAXI HAY?

>SEGUN REGISTRO UNICO DEL SERVICIO DE AUTOMOVILES DE ALQUILER CON TAXIMETRO (RUTAX) CONSTA: CANTIDAD DE TITULARES LICENCIAS DE TAXIS: 28306 (MASCULINOS) Y 3954 (FEMENINAS). Y, CANTIDAD DE CONDUCTORES HABILITADOS: 39500 (MASCULINOS) Y 1069 (FEMENINAS).

Exp: 16327495 - Resp: 11/6/2019

¿CUANTAS **PERSONAS UTILIZAN LA APLICACION BA TAXI**?¿CUANTAS DE ELLAS LO HACEN DESDE LA UBICACION DEL AEROPARQUE JORGE NEWBERY?

> AL MES DE MAYO DE 2019 EN LA APLICACION BA TAXI SE ENCUENTRAN REGISTRADOS 125.017 USUARIOS Y 6.665 CONDUCTORES. SE REALIZARON 1.057 VIAJES EN EL PERIODO COMPENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO DE 2017 Y MAYO DE 2019 SOLICITADOS DESDE AEROPARQUE JORGE NEWBERY

Exp: 16171578 - Resp: 3/7/2019

¿CUANTAS **LICENCIAS DE TAXIS SE OTORGARON**?¿CUANTOS **DUEÑOS QUE TIENE MAS DE 1 LICENCIA**?¿CUANTOS **MANDATARIOS HAY REGISTRADOS** BASE DE DATOS DE REGISTRO UNICO DE ACTIVIDAD?¿CUANTAS **EMPRESAS DE RADIO TAXI HAY REGISTRADAS**?¿CUANTOS AUTOS TIENE CADA UNA?

>HAY 37.959 LICENCIAS DE TAXIS, 2.465 TITULARES DE MAS DE UNA LICENCIA, 4.112 CON UNA SOLA LICENCIA, 83 MANDATARIOS, 16.027 PEONES, 14.585 DUEÑOS DIRECTOS, 1.442 PEONES A TRAVES DE MANDATARIA, 34 EMPRESAS REGISTRADAS, 11837 AUTOS REGISTRADOS EN TOTAL

Exp: 11805885 - Resp: 30/4/2019

¿CUANTOS TITULARES DE LICENCIA DE TAXI Y CUANTOS CONDUCTORES HABILITADOS PARA MANEJAR UN TAXI, DISCRIMINADO POR GENERO INFORMADO EN AMBOS CASOS, HAY EN LA CIUDAD?

> SE INFORMA QUE SE REGISTRAN ENTRE CHOFERES NO TITULARES (CNT) Y TITULARES QUE CONDUCEN, UN TOTAL DE 40105 REGISTROS. DE LOS CONDUCTORES NO TITULARES, 399 SON FEMENINOS Y 15810 MASCULINAS, Y DE LOS TITULARES, 671 SON FEMENINOS Y 23225 MASCULINOS.

Exp: 5001127 - Resp: 16/2/2018

¿CUANTOS CONDUCTORES SE REGISTRARON EN BA TAXIS, DISTINGUIDOS POR SEXO Y EDAD? ¿CUAL ES EL INGRESO ANUAL GENERADO POR LOS CONDUCTORES MEDIANTE LA PLATAFORMA? ¿CUANTO TIEMPO DEDICAN LOS CONDUCTORES? ¿CUANTOS USUARIOS CONTRATAN POR LA PLATAFORMA?

> HAY REGISTRADOS EN BA TAXIS MUJERES 503, HOMBRES 5933. INGRESO ANUAL DE LOS CONDUCTORES MEDIANTE LA PLATAFORMA, EFECTIVO: 41878 VIAJES, \$6227023,80, TARJETA: 4479 VIAJES, \$629343,64. PASAJEROS TOTALES QUE UTILIZARON LA APP AL MENOS UNA VEZ: 14.901.

Exp: 3179142 - Resp: 8/2/2018

CUAL ES LA CANTIDAD DE CONDUCTORES DE TAXI Y REMIS ACTIVOS EN LA CABA, DISTINGUIDO POR SEXO/GÉNERO (HOMBRE, MUJER) PARA LOS AÑOS 2010 AL 2017.

> LA CANTIDAD DE CONDUCTORES DE TAXIS EN CABA ES 257 MUJERES CONDUCTORES NO TITULARES, 647 MUJERES TITULARES QUE CONDUCEN, 15246 HOMBRES CONDUCTORES NO TITULARES, 23802 HOMBRES TITULARES QUE CONDUCEN. REMISES: 3 MUJERES Y 474 HOMBRES.

Exp: 24041734 - Resp: 11/9/2017

**MOTIVO POR EL CUAL NO SE REGLAMENTA EL TRANSPORTE UBER.
REGLAMENTACIONES PARA TAXISTAS**

> RESPUESTA D.G.HABILITACION DE CONDUCTORES Y TRANSPORTE (SSMSS): A) SE HACE SABER QUE NO SE PERMITE NI REGLAMENTA EL MEDIO DE TRANSPORTE UBER, YA QUE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE UTILIZADA POR UBER NO SE ENCUENTRAN HABILITADO POR LA NORMATIVA VIGENTE DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD, REGIDA POR LEY 3622, SANCIONADA EL DIA 11.11.2010 E INCORPORADA COMO ANEXO AL CODIGO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES EL TITULO DECIMO SEGUNDO ,ÄUDEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES DE ALQUILER CON TAXIMETRO - TAXIS,ÄÜ. EN IGUAL SENTIDO,TAMPOCO SE ENCUENTRA ENCUADRADO DENTRO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE ALQUILER DE AUTOMOVILES PARTICULARES CON CONDUCTOR REMISES. (VER INFORMES IF-2017-24733925-DGHCT E IF-2017-26063856-SECTRANS).-